

«Ein veg er alltid to vegar»

*Menneske og teknologi i Gunstein Bakkes Maud og
Aud*

Torgeir Holljen Thon



Masteroppgave i allmenn litteraturvitenskap
Institutt for litteratur, områdestudier og europeiske språk
Det humanistiske fakultet

UNIVERSITETET I OSLO

Mai 2014

© Torgeir Holljen Thon

2014

«Ein veg er alltid to vegar». Menneske og teknologi i Gunstein Bakkes *Maud og Aud*

Torgeir Holljen Thon

<http://www.duo.uio.no>

Trykk: Reprosentralen, Universitetet i Oslo

Sammendrag

Oppgaven er en lesning av Gunstein Bakkes roman *Maud og Aud* (2011). Gjennom en mangesidig bruk av motiver som bilkjøring, bilulykker og andre teknologiske proteser tematiserer romanen teknologiens påvirkning på mennesket. Mitt siktemål er å undersøke hva som kjennetegner denne påvirkningen, og hva som kan sies å være romanens holdning til den. Romanen som helhet er en samling korte, essayistisk og poetiske tekststykker, som dessuten inneholder en fragmentert fortelling om en familie som opplever en bilulykke. Med en fortolkende, tematisk orientert nærlesning som fremgangsmåte analyseres romanens viktigste motiver: bilulykken og bilkjøring, i tillegg til de to sentrale romanpersonene, Aud og Jon Berre. Kapittel 1 er viet bilulykken. Denne forstås som et uttrykk for menneskets evne til å sammenføre materialer – kropp, bil og natur. Utfallet av ulykken er både død og nytt liv i overlevelse. Kapittel 2 dreier seg om romanens fremstilling av bilen som en utvidelse av kroppen, en forvandling av mennesket. I kapittel 3 og 4, om henholdsvis Aud og Jon Berre, videreføres innsiktene fra kapittel 1 og 2, der de stiliserte romanpersonene leses som tekstlige instanser som representerer ulike tematiske linjer. Kapittel 4 inneholder en redegjørelse for ulike former for posthumanisme, en samlebetegnelse på teoretiske forsøk på å skape begreper for den nye teknologiens innvirkning på mennesket, særlig fenomener som kunstig intelligens, kyborger og bioteknologiske nyvinninger. Til slutt drøfter jeg hva slags posthumanisme *Maud og Aud* kan sies å representere.

Oppgavens hovedkonklusjon er at romanen framstiller et tvetydig forhold mellom menneske og teknologi. Gjennom bilkjøring, bilulykker, operasjoner og proteser forvandles og utvides menneskekroppen. Tvetydigheten ligger i at denne forvandlingen ikke bare er til det bedre. For Jon og Aud Berre sidestilles teknologiens forbedring av mennesker med sorg over tragiske dødsfall. Dette fører til et ønske om *forståing*, et ord romanen gjentar i mange ulike sammenhenger. Både for fortelleren, romanpersonene og leseren handler det om å forstå utviklingen, bevegelsen og sammenhengen menneskene inngår i, med både naturen og teknologien. Forvandlingen innebærer både overlevelse og død, og ønsket om å forstå dette.

Forord

Denne oppgaven har blitt til ved hjelp av verdifulle innspill og forslag til forbedringer, både underveis og i sluttfasen, fra Morten Langeland, Jahn Holljen Thon, Vilde Sagstad Imeland og Arne Borge; jeg takker. Jeg takker også Sigurd Tenningen for vennlig og hurtig hjelp med oversettelse av Peter Sloterdijk. Størst takk går imidlertid til professor Drude von der Fehr, som med en uklanderlig forening av påkrevet motstand og aktpågivenhet overfor mitt prosjekt, har vært en engasjert og utmerket veileder.

Det har vært et privilegium å kunne få arbeide på et abstrakt nivå med noe så konkret som bilkjøring – særlig for en som aldri har kjørt en bil selv. Jeg takker Gunstein Bakke for romanen han har skrevet.

Kristiansand, mai 2014

Innhold

| | |
|--|-----------|
| Innledning | 1 |
| Kort om romanen | 1 |
| Problemstillingene står i kø | 2 |
| Disposisjon | 5 |
| Veien til målet – metode | 6 |
| Fortellingen gjenfortalt | 7 |
| Resepsjonen | 8 |
| 1 Kroppen, bilen, fjellet. Bilulykken som utgangspunkt | 12 |
| 1.1 Materiene møtes | 12 |
| 1.1.1 «Berre pust og kjøt» – Menneskekroppen | 13 |
| 1.1.2 Du er inne i stein. Naturen | 18 |
| 1.1.3 Bilen | 22 |
| 1.2 «Denne hektiske oppvisninga på overflata» | 25 |
| 2 «Bilen gir kroppen ein veg ut av kroppen». Forvandlingen i bilen | 29 |
| 2.1 Bilen i kroppen | 30 |
| 2.1.1 Bilkjøring som vane | 35 |
| 2.1.2 Bilen kjører | 36 |
| 2.2 Bilen i samfunnet | 41 |
| 2.2.1 Marinetti og futurismen | 41 |
| 2.2.2 Richard Ford og forbrukersamfunnet | 45 |
| 2.3 Bilen som emblem og metafor | 49 |
| 3 «Åleine har ho enno aldri komme til verda». Aud Berre og overlevelsen | 52 |
| 3.1 Aud overlever | 52 |
| 3.2 Radio Taxi | 57 |
| 3.3 Aud og Maud – liv og død | 59 |
| 3.4 Aud og Ekko-komplekset | 62 |
| 4 Jon Berre eller Janus, ikkje berre Jon | 67 |
| 4.1 Mytologiens Janus | 67 |
| 4.2 Berre Jon | 69 |
| 4.3 Drøm, minne, visjon – den tomme vegen | 76 |
| 4.4 Posthumanisme | 79 |
| Avslutning: Er vi framme nå? | 88 |
| Bibliografi | 93 |

Å kjøre bil er en helt ny måte for naturen å uttrykke seg på

THURE ERIK LUND

*Kanske är det inte människan som blir en maskin.
Kanske är det maskinen som blir människa.
(Och kanske är uppdelningen meningslös)*

LARS JAKOBSON

Innledning

Denne oppgaven begynner og ender i min fascinasjon for romanen den handler om, Gunstein Bakkes *Maud og Aud* (2011). Romanen, som er mitt ene primærmaterial, behandler det jeg anser som noen av de største og viktigste spørsmålene i vår tid: hvordan mennesket med teknologien forandrer seg selv, sine betingelser og sine omgivelser, og hva slags konsekvenser dette får, både nå og i fremtiden. Disse spørsmålene behandles i romanen på en måte som er preget både av alvoret i tematikken og av en sterk språklig ømfintlighet. Dette synes i romanens skrivemåte, som kombinerer det poetiske og essayistiske, en tilnærming som er lydhør både overfor verden rundt seg og overfor språkets iboende motsetninger og flertydighet. Litteratur leder ikke leseren bort fra omverdenen, men gir nye og særegne blikk på denne. Det er *Maud og Aud* et ypperlig eksempel på, noe jeg ønsker å vise i denne oppgaven. Det er en ærgjerrig roman med dyptgripende ambisjoner.

Det er «ein roman om trafikk», og bilen spiller en sentral rolle. Dette tydeliggjør forankringen i en virkelig, håndfast verden; selv om romanen snarere er stilisert enn realistisk i tradisjonell forstand, og selv om oppgaven for det meste befinner seg på et abstrakt nivå, forsvinner aldri forbindelsen til den virkelige verden og livene vi lever, der de aller, aller fleste er i berøring med biler og teknologi hver eneste dag. Slik ønsker jeg å vise at både romanen og denne oppgaven angår menneskene og samfunnet de tilhører og utgjør.

Kort om romanen

Maud og Aud er en fasettert og fragmentarisk roman. Den er bygget opp av korte tekststykker som strekker seg fra en halv til syv-åtte sider, der de fleste er på tre-fire. Den inneholder dessuten en rekke genre; essayistiske passasjer, dikt, prosadikt, gjengivelser av fiktive radioprogrammer med mer. Romanen har ulike fortelleperspektiver og ulike stemmer som kommer til uttrykk. De essayistiske passasjene har som oftest en mer eller mindre tydelig tilknytning til natur, teknologi og bilkjøring. De er også preget av en aforistisk skrivemåte. Men romanen har også en hovedfortelling, som er fremstilt i fragmenter, men kan settes sammen av bitene som er spredd blant de nevnte teksttypene. Fortellingen handler om hva som skjer med restene av en familie etter en bilulykke. Et handlingsreferat av romanen finnes

i avslutningen av denne innledningen. Men selv om det altså er en fortelling med en handling, er det ikke snakk om en realistisk fortelling; romanpersonene er stiliserte, og mer interessante ut ifra idéene de representerer, enn som gjenkjennelige mennesker som gjenspeiler virkeligheten.

Problemstillingene står i kø

Romanen tematiserer forbindelsen og forholdet mellom mennesket og den nye teknologien det skaper. I romanen møter man mennesker i forandring, i ulike sammenhenger. Forandringen tar mange ulike former: mennesket som kjører bil, som opplever bilulykker, får transplantert hjerte, eller blir omgjort til kyborger. Men det er mer enn forandring; der forandring er et fenomen med tydelig kontinuitet mellom det gamle og det nye, er det i *Maud og Aud* snarere snakk om *forvandlinger* – grunnleggende omforminger, metamorfoser, av både mennesker og materialer. Oppgavens problemstilling lyder som følger: Hva slags syn på menneskets forvandling gjennom teknologien er det som kommer til uttrykk i romanen?

Mitt perspektiv på dette er i hovedsak orientert rundt de ontologiske spørsmålene som stilles: hva er bestanddelene, hva er mennesket, hva er teknologien, og hvordan påvirker disse hverandre? Min tilnærming til disse spørsmålene betoner fenomenenes materielle egenskaper: teknologien er særlig representert ved bilen og bilkjøring, mens mennesket betraktes med utgangspunkt i dets kroppslighet. En slik tilnærming er det romanen selv som innbyr til. Men jeg ønsker ikke bare å konstatere romanens ontologi, og hva som gjør denne ny og annerledes. Målet er å avdekke hvilken *holdning* til denne nye ontologien som kan leses ut av romanen. Hva er det teksten vil? Dette er spørsmålet jeg ønsker å besvare. Jeg inntar en velvillig innstilling overfor romanen; jeg leser *med* teksten. Min lesning er en fortolkning av teksten, men den er vel så mye et forsøk på å utlegge og klargjøre hva teksten faktisk sier, i sitt kompliserte og fragmentariske formspråk. Jeg vier ikke forteller-begrepet eller -instansen stor oppmerksomhet. Det finnes setninger og passasjer som tydeligere enn andre vitner om en enhetlig forteller, en bevissthet med en intensjon. Men den skrivemåten som dominerer er likevel en som lar forskjellige personer og perspektiver komme til uttrykk. Dette har sammenheng med romanens fragmentariske formspråk og essayistiske stil, der det essayistiske søker å nettopp belyse sitt emne fra ulike synsvinkler.

Mitt mål med oppgaven har helt fra begynnelsen vært å gi en tolkning av romanen, det vil si å finne ut hva den betyr. Et litterært verk kan bety forskjellige ting; dette blir ofte tydelig når lesningene av et gitt verk akkumulerer, og spredningen blant de ulike lesernes fortolkninger blir større. Men også når man kommer først til mølla, blir det litterære verkets flertydighet klart. Når jeg i min lesning har valgt å legge vekt på enkelte sider ved romanen, er det andre sider jeg har sett bort fra. Likevel vil jeg holde fast med min intensjon og ambisjon, som har vært å peke på noen helt sentrale aspekter ved romanen. Dette er altså ikke «bare min tolkning»; det *er* min tolkning, men den er ikke *bare* min. Tematikken jeg undersøker er vanskelig å se bort ifra, uavhengig av utgangspunkt og fremgangsmåte. Jeg har altså villet finne ut hva romanen betyr; det er en tematisk lesning jeg foretar.

Da jeg begynte å arbeide med denne oppgaven og leste romanen igjen for andre og tredje gang, var utgangspunktet mitt at romanen tok til orde for og mer eller mindre var et argument for en ny forståelse av mennesket, der vitenskapelige og teknologiske fremskritt inkorporeres, det jeg i oppgaven videre vil betegne ved det utvidede begrepet *posthumanisme*. I de første lesningene jeg gjorde av romanen ble jeg trollbundet av de originale fremstillingene av bilkjøring, noe som sannsynligvis gjorde at jeg overså den viktige forskjellen mellom en posthumanistisk roman og en roman som *tematiserer* posthumanismen, som inneholder både fengslede og kritiske blikk. Det var det første jeg *trodde* den var, men min analyse tyder på at den ligger nærmere det siste.

Fremstillingen av bilkjøring vitner om en ny forståelse av mennesket; det forandrer seg selv ved å tilegne seg bilen, la bilen inngå i og forvandle kroppen til noe nytt, noe bedre, som kan overvinne tid og rom, bevege seg raskere, og oppleve frihet og glede. Bilulykken står imidlertid i veien (bokstavelig talt) for en slik tolkning, da den ved sitt dødelige utfall kompliserer det entydig positive ved bilens utvidelse av menneskets kropp og erfaringshorisont. Bilulykken bringer med seg negative sider ved bilkjøringen: død, tap, sorg, i tillegg til både fysiske og psykisk traumer. Særlig betydningsfullt virker det dessuten at bilulykken faktisk setter i gang hele romanen – bilulykken er hele romanens utgangspunkt. Bilulykken er videre et eksempel på hvordan «[m]ateriala gjer seg fri frå jorda, losnar eller

bryt seg laus frå laga og blandingane sine, møtest i nye former og reaksjonar på overflata, uheyrde og uprøvde tilstandar».¹ Det hevdes at «den samanførande krafta» i dette er mennesket. For det første kan (og skal) dette diskuteres gjennom en problematisering av skillelinjene mellom menneske, natur og teknologi. Dernest må *motivasjonen* som gjør mennesket til denne sammenførnde kraften undersøkes. Dette leder meg fram til diskusjonen om posthumanisme. Min påstand er at romanen inneholder en posthumanistisk forståelse av mennesket, men også en problematisering av dette; romanen inneholder også et ønske om å se mennesket som organisk, kroppslig og dødelig; som sørger over det tapte livet og ønsker å forstå tapet. Dette er, på muligens paradoksalt vis, både i konflikt og i dialog med den posthumanistiske impulsen, som ønsker å bevege seg vidare, å endre betingelsene for menneskets liv, å ta teknologien i bruk; eller snarere, som det heter i romanen: ta *mennesket* i bruk.

Romanens fascinasjon for bilen har jeg gjort til min egen. Bilen er et eksempel på hvordan romanen forholder seg til den helt konkrete virkeligheten, en hverdagslig gjenstand i verden – men som samtidig er abstrakt og skuer utover. Bilen er vanlige menneskers fremkomstmiddel, samtidig er den, som Roland Barthes skriver, en forestilling og en fullkomment magisk gjenstand.² Bilen er nærmest en guddom.

Ønsket om forståelse kan uttrykkes i spørsmålet «Hva er meningen med dette?». I romanen blir dette et eksistensielt spørsmål. Mer konkret dreier det seg som regel om døden, spesifikt *trafikk*-døden, og om hvorfor den inntreffer. Men det dreier seg også om et ønske om å forstå den teknologiske utviklingen generelt; hvor er menneskeheten på vei; er den på vei mot selvutslettelse, eller mot en ny og forbedret tilværelse?

Hva slags oppgave er det *ikke*: den er ikke i utpreget grad opptatt av det formelle, selv om det selvsagt er umulig å se bort fra i noen tilfeller. Heller ingen særlig oppmerksomhet overfor *fortelleren*. Mye kunne selvsagt vært sagt om fortellerposisjonen i romanen, men jeg synes ikke det i vesentlig grad bidrar til forståelse av tematikken, som er det jeg vil konsentrere meg om.

¹ Bakke 2011, 68. Heretter vil alle referanser til primærteksten *Maud og Aud* finnes med sidetall i parenteser i hovedteksten. Alle andre referanser vil være i fotnotene.

² Barthes 2002, 221

Oppgaven kunne nok dessuten viet mer oppmerksomhet til det samfunnsmessige aspektet; romanen handler i stor grad om Norge i vår tid, noe jeg også berører, men ikke i så stor grad som andre kanskje ville gjort. Det skyldes at jeg har funnet det fruktbart å forfølge andre sider ved romanen, sider som har islett av noe mer allment enn det som er forankret i vår samtids Norge. Likevel trenger ikke dette å være motsetninger, noe jeg håper oppgaven vil vise.

Disposisjon

Oppgaven begynner, som romanen, med bilulykken. I kapittel 1 analyserer jeg bilulykkens betydning og bestanddeler. Bilulykken er et uttrykk for menneskets evne til å omforme seg selv og sine omgivelser, og til å sammenføre disse i nye og uventede kombinasjoner. I dette kapitlet er det nevnte fokuset på det materielle viktig. I bilulykken møtes og sammenføres mennesket med sin egen teknologi, bilen, og med naturen og fjellet. I dette møtet er mennesket den sammenførende kraften, og samtidig det hardest rammede «offeret», en dobbelthet som er symbolsk fremstilt i romanens persongalleri: en familie på fire krasjer i et fjell, to dør, og to overlever. Kapitlet konsentrerer seg om denne dobbelte betydningen av bilulykken: menneskets evne til å forandre seg selv og sine omgivelser, og hvordan dette samtidig fører til dets endelikt.

I neste kapittel undersøker jeg bilen nærmere, da denne er et av romanens sentrale motiver. Her betones ikke bare bilens destruksjon, som bilulykken vitnet om, men også dens positive og forvandlende virkning for mennesket. Her ønsker jeg å vise hvilken særegen funksjon bilen har for menneskene i romanen. Kapitlet inneholder også en del der jeg forsøker å gi en fremstilling av det som er tenkt og skrevet om bilen i samfunnet. Dette er ment å skape en ramme som er nødvendig for en god forståelse av romanens tilfang og omfang, og viser hvordan romanens tematisering av bilen finner gjenklang i annen litteratur og tenkning om bilen i samfunnet.

Både kapittel 1 og 2 betoner den sterke integrasjonen mellom mennesket og teknologi, hvordan menneskekroppen er koblet til bilen både i livet og døden. I kapittel 3 og 4 videreføres innsiktene fra kapittel 1 og 2; både den materielle sammenblanding i bilulykken som fører til menneskets død, og bilens forvandlende kraft er forutsetninger når jeg her

analyserer handlingen i romanen nærmere, med utgangspunkt i de to viktigste romanfigurene, Aud og Jon Berre. Heller enn å betrakte disse som gjenkjennelige mennesker med personlige egenskaper, leser jeg begge personene som tekstlige samlingspunkter for romanens sammensatte tematikk. Jeg betrakter personene som motiver, og undersøker tematikken disse representerer. Der kapittel 1 konsentrerer seg om bilkjøringens dødelige utfall, og kapittel 2 om bilkjøringens livgivende egenskap, representerer Jon og Aud en overskridelse av dette skille, nemlig *overlevelsen*. I kapittel 4 undersøker jeg Aud Berres forhold til bilen og ulykken. Her viser jeg hvordan alle Auds levemåter kan samles i et felles prosjekt som handler om å *forstå* bilulykken, og hvordan dette skyldes henne tilværelse som overlevende. Kapittel 5 dreier seg om Jon Berre og Janus. Her vil jeg utforske hvordan Jon Berre blir forvandlet til Janus, og hva dette innebærer. Også dette forankres i det materielle, hvordan menneskekroppen og de mekaniske elementene forenes. Dette kobles til en utlegning av den teoretiske retningen posthumanisme, som bidrar med nyttige begreper for å beskrive integrasjonen av mennesket og maskin som skjer i Jon Berre/Janus. Jeg undersøker også sammenhengen mellom på den ene siden den teknologiske forandringen av mennesket, og på den andre siden bilen og kjøringen. Oppgaven er bygget opp rundt motiver, henholdsvis bilulykken, bilen, og personene Aud og Jon Berre/Janus. Som nevnt er personene nærmest som motiver å regne, heller enn personer som bør leses og forstås psykologisk.

Veien til målet – metode

Maud og Aud innbyr til en lesning preget av en eklektisk fremgangsmåte. Jeg har valgt å orientere meg i romanen på en måte som kan virke uoversiktlig: jeg hopper fra den ene passasjen til den andre, på kryss og tvers av romanen. Dette skyldes at det ikke finnes noen annen måte å virkelig forstå romanen, såvidt jeg kan se. Ikke bare finnes det ingen annen måte; den *bør* leses på denne måten, skal man kunne utnytte det meningspotensialet som ligger i de ulike delene; passasjer refererer stadig til hverandre, gjentar, omformulerer eller motsier seg selv og hverandre. Og for å kartlegge et mønster i dette tilsynelatende ville krattet, er det altså nødvendig å følge de linjene man kan få øye på, anskueliggjøre de interne referansene og motsigelsene, og undersøke deres implikasjoner. En metode jeg benytter meg av hyppig er at jeg velger ut passasjer og setninger som fremstår særlig vesentlige, setter dem

i relieff og ser dem i lys av andre slike passasjer fra andre steder i boken, for så å peke på likheter, motsetninger og nyanseforskjeller, gjennom en omhyggelig nærlesning.

Fortellingen gjenfortalt

Fortellingen om familien Bore-Berre begynner med en bilulykke; det er den som setter i gang fortellingen. Ruth Bore dør, Jon Berre blir skadet og mister et bein, mens begge døtrene, tvillingene Maud og Aud, tilsynelatende overlever, den eneste skaden er en flenge og etter hvert et arr i Auds ansikt. Jon og Aud blir tidlig de viktigste personene. I etterkant av ulykken er det mye som tyder på at Aud har blitt sterkt traumatisert av ulykken. Men når det gjøres et sprang i tid og hun har blitt voksen, er de traumatiske aspektene nedtonet; hun arbeider nå i et trafikkprogram i radio, der hun rapporterer fra helikopter. Her treffer hun den unge Lovall, som er radiovertens nevø og lærling i programmet. Aud og Lovall innleder snart et forhold. Også Jon Berre omtales først mange år etter ulykken, mens tiden i mellom blir liggende i mørke. Han har tidligere vært veiplanlegger, og nå blir han hentet inn til departementet av den nye samferdsels- og energiministeren Tim Rune Time, som er en gammel venn og fotballkamerat. Her skal han utarbeide langsiktige strategier for trafikk- og samferdselsplanleggingen. Jon er skeptisk, som følge av ulykken og det tapte beinet er kroppen hans redusert, og han tviler på at den vil tåle arbeidet. Time har imidlertid en løsning: Janus, en slags mekanisk protese skal hjelpe Jon Berres kropp. Det er lenge uklart og mystisk hva Janus faktisk er, men det blir etter hvert tydelig at det er en slags robot, som Jon Berre kobler seg på, og som gir ham kyborg-aktige trekk. Jon Berre gifter seg snart på nytt, med politikeren Anita Fleet.

Uavhengig av dette – hva som foregår når i forhold til hverandre er uklart gjennom hele romanen – begynner Lovall å kartlegge et fenomen han oppdager i avisene: noen i en sort Mercedes «etterlikner» bilulykker – kjører i høy fart på ulykkessteder, på akkurat samme måte som da ulykken skjedde, men unngår såvidt at ulykken gjentas. Lovall forteller dette til Aud, som forholder seg taus. Han spør også om søsteren Maud, men også her er Aud tilbakeholden. Lovall fortsetter å etterforske saken; ingen andre har merket seg mønsteret i disse hendelsene, og han finner et register over eiere av biltypen som blir brukt, Mercedes S280, og oppdager at Jon Berre er en av disse. Lovall forsøker å komme i kontakt med Jon,

men han arbeider ikke lenger i departementet, og er vanskelig å spore opp. Når han til slutt klarer det, finner Lovall ham gjemt bort i en slags bunker eller hule under jorda. Her har Jon og Janus blitt plassert av departementet for å skjermes og gjemmes, og det blir antydnet at dette skyldes at Janus har drept Anita Fleet. Lovall spør Jon Berre om Maud, som han mistenker kan stå bak etterlikningene, men det viser seg at Maud er død, at hun døde av senskader noen måneder etter bilulykken. Det er imidlertid Aud som låner Jons Mercedes, og Lovall skjønner at det må ære Aud som utfører nesten-ulykkene.

Lovall fortsetter å etterforske etterlikningene og Mercedesen. Han sporer opp bilen, og utstyrer den i skjul med en GPS-innretning. Deretter saumfarer han nyheter og aviser etter nye ulykker som kan være potensielle etterlikninger for Aud. Når han finner en der alt ligger til rette, reiser han til åstedet, følger GPS-sporingen og venter på at Aud skal dukke opp. Romanen kulminerer i den avsluttende etterlikningen, der Lovall og Aud inntar hver sin rolle i simuleringen av ulykken i en tunnel. I det avsluttende kapittelet er bilene oppe ved siden av hverandre i høy fart. Det avsluttes kryptisk; de to bilførerne ser på hverandre, og Lovall, som tidligere har vært opptatt av arret til Aud, ser over i den andre bilen: «Andletet hennar [...] Utan arr» (209).

Resepsjonen

I det følgende vil jeg gi en kort oversikt over resepsjonen av romanen. Hensikten med dette er både å kontekstualisere og begrunne min egen lesning, ut fra hvilke spørsmål som allerede er blitt reist. Min lesning i denne oppgaven springer til dels ut fra noen av de foreliggende anmeldelsene og essayene, noe jeg vil vise i det følgende.

Maud og Aud er en ukonvensjonell roman; den har ingen enkel handling, og det den har av handling står ikke nødvendigvis i sentrum av begivenhetene. Dette får konsekvenser for resepsjonen, og fører til at flere litteraturkritiske konvensjoner settes på prøve. Flere av anmeldelsene åpner med å introdusere fortellingen om familien, noe som skaper et inntrykk av en mer sammenhengende fortelling enn hva som er tilfelle. Ørjan Greiff Johnsen i Adresseavisen skriver at «[g]runnhistorien er ganske enkel»³, Anne Merethe K. Prinos i Aftenposten skriver at

³ Johnsen, 17. oktober 2011

romanen fortelles «[m]ed utgangspunkt i en trafikkulykke»⁴, mens Dagsavisens Ellen Sofie Lauritzen går rett inn i handlingen: «En familie på kjøretur».⁵ Det skal imidlertid anføres at flere av anmelderne er nøye med å påpeke hvilken underordnet rolle handlingen spiller; Prinos skriver at «[d]et ville være en overdrivelse å si at Maud og Aud har et sterkt narrativt driv».⁶ Trygve Riiser Gundersen skriver i Dagbladet at narrativet, fortellingen om familien Berre/Bore, er «bokas svakhet. Skikkelsene bærer for mye symbolsk vekt til å bli troverdige som romanfigurer».⁷ Det er verdt å spørre om ikke dette kravet om troverdighet vitner om et litteratursyn som står i veien for en utforskning av det som er interessant ved romanen. I møte med enkelte romaner er en slik tilnærming fruktbar, men *Maud og Aud* bør heller leses på sine egne premisser. Men så understreker Riiser Gundersen også dette, at *Maud og Aud* er en roman som bør leses annerledes enn en «vanlig roman». Narrativet er underordnet.

Det er likevel bare to av avisanmelderne som virkelig tar konsekvensen av denne innsikten. Både Audun Lindholm i Morgenbladet og Odd W. Surén i Dag og tid, introduserer fortelling og familien først halvveis i anmeldelsen. Og der Lindholm innledningsvis konsentrerer seg om romanens trafikk-tematikk, skriver Surén at «sjølv om boka reint tidsmessig har eit spenn på minst førti år, frå den første hjartetransplantasjonen i verda og fram til vår tid, fortel ho mest om augneblinken, eller om tallause augneblinkar».⁸ Surén er blant de få kritikerne som bruker betydelig plass på romanens form, og sier noe utover de generelle bemerkningene om fragmentert form med poetiske og essayistiske tilbøyeligheter.

Å lesa denne romanen vert dermed som å sjå ei lysbiletEFRAMSYNING, og ikkje ein film. Kvar enkelt bilete får på den måten verdi, og røslene, animasjonen, eller den episke framdrifta, skjer i lesaren, ikkje i boka. Det er altså ikkje i det som skaper ein illusjon om kontinuitet, at Gunstein Bakke set kreftene inn; han gjer så å seia det motsette, og resultatet er paradoksalt nok at heilskapen verkar di sterkare. Ved å sjå spreidde skar av knust handling forstår lesaren utviklinga.⁹

⁴ Prinos, 23. november 2011

⁵ Lauritzen, 12. oktober 2011

⁶ Prinos 2011

⁷ Gundersen, 7. november 2011

⁸ Surén, 9. desember 2011

⁹ Ibid.

Surén hevder dessuten at «boka er skriven i et slags periskopperspektiv, den forteljande instansen er upartisk som berre ei maskin kan vera det, han syner oss lagnadar og situasjonar utan å farga dei med kjensler». ¹⁰

De fleste kritikerne konsentrerer seg likevel om det som utvilsomt er romanens hovedanliggende: menneskets forhold til maskinene og naturen. Emil Otto Syvertsen skriver i *Fædrelandsvennen*: «Gunstein Bakke har skrive ein roman om trafikk. Om det moderne mennesket og korleis vi gror saman med bilen, korleis bilen, og maskinane, blir ein del av kroppen vår – eller motsett». ¹¹ Trygve Riiser Gundersen skriver:

Dette er en ‘roman om trafikk’ – en romantekst hvor trafikken selv er fortellingens viktigste både subjekt og objekt: En gigantisk pustende organisme av ankomster og avreiser, sirkulasjon og akselerasjon, asfalt, stål og kjøtt. [...] I bunnen ligger et systematisk arbeid for å plukke fra hverandre kategorier, holde del etter del av begrepene opp mot lyset, for så å sette dem sammen på nytt: natur og kultur, menneske og maskin, hastighet og stillstand, fortid og nåtid. ¹²

Det er likevel variasjon i hvor stor vekt *bilen* ilegges i denne fremstillingen. Ørjan Greiff Johnsen hevder at romanen handler om hvordan bilen «setter sitt preg på våre liv», ¹³ og Prinos skriver at romanen handler om «trafikkens vesen og om hvordan bilen og bilkjøring på gjennomgripende vis er med på å definere livene våre». ¹⁴ Steinar Sivertsen i *Stavanger aftenblad* mener imidlertid at «[m]ålet for diktaren er openbert å peika på sentrale trekk ved det teknologibaserte oljelandet Noreg gjennom livshistoria til nokre få enkeltmenneske». ¹⁵ Erlend Røyset i *Klassekampen* skriver at romanen er «en fortelling om moderniseringa av Norge», ¹⁶ mens Audun Lindholm i *Morgenbladet* hevder at «en av måtene å lese Aud og Maud [sic] på, er som en idéroman om norsk selvforståelse i en tidsalder definert av ‘eventyret på sokkelen’ – av teknologi, rikdom og en særegen form for myk statsmakt». ¹⁷ Alle er enige om at forholdet

¹⁰ Ibid.

¹¹ Syvertsen, 5. november 2011

¹² Gundersen, 7. november 2011

¹³ Johnsen 2011

¹⁴ Prinos 2011

¹⁵ Sivertsen, 13. oktober 2011

¹⁶ Røyset, 1. oktober 2011

¹⁷ Lindholm, 16. september 2011

mellom menneskene og maskinene er viktig, men der Johnsen og Prinos fremhever bilen, nøyer Sivertsen og Lindholm seg med vise til teknologi mer generelt.

Likevel nøyer de fleste anmelderne seg med påpekninger av dette slaget; flere slår fast *at* kategoriene inngår i nye forbindelser, men få bruker plass på å si noe om *hvordan* eller *hvorfor* dette skjer. Dette kan naturligvis forklares med mangel på plass; det er tross alt verdt å understreke at mange av anmeldelsene får sagt mye om romanen på relativt liten plass. Likevel er det mye som forblir utforsket.

Et unntak i denne sammenhengen er Maria Lyngstad Williassens tekst «Viljen i materien» i *Vagant* 4/2011, som til tross for sitt korte omfang går rett til kjernen av romanens tematikk. Det er imidlertid ikke tilfeldig at en tidsskrifttekst avfører en grundigere lesning enn en avisanmeldelse, da førstnevnte som regel er et langsommere og mer forseggjort medium. Williassen hevder tidlig at «[s]kiftningen mellom symbiose og spaltning er sentral» i romanen, med Jon Berres kobling til Janus og oppløsningen av tvillingparet som eksempler.¹⁸ Dette kobles til lignende tendenser i naturens materialer, før det påpekes: «Med denne stadige pendlinga mellom spredt og samlet, mellom oppløst og fortettet, blir det å bevege seg på jorda til en gjennomgående symbiotisk affære. Kroppen er i bilen, bilen er i fjellveggen, bilen er i kroppen».¹⁹

Det Williassen berører, og som jeg vil utforske i oppgaven, er hva som ligger i romanens begrep om *trafikk*. I *Maud og Aud* er trafikk nemlig mye mer enn bare biltrafikk; det handler om nettopp det symbiotiske forholdet mellom materialer, mennesker og fenomener, og bevegelsen mellom disse – både i bokstavelig og overført betydning. Dette er også grunnen til at kritikerne, som vi har sett, i ulik grad fremhever *bilen*; bilen er viktig, men først og fremst som et eksempel; det er ikke bilen det i bunn og grunn handler om. I siste instans handler det om trafikken, i utvidet betydning, mellom mennesket, naturen og materialene.

¹⁸ Williassen 2011

¹⁹ Ibid.

1 Kroppen, bilen, fjellet. Bilulykken som utgangspunkt

Materiala gjer seg fri frå jorda, losnar eller bryt seg laus frå laga og blandingane sine, møtest i nye former og reaksjonar på overflata, uhoyrde og uprøvde tilstandar. (68)

Tru oss, seier dei, den dagen vil komme om ikkje lenge då det vil framstå som uhyrleg og arkaisk at liv og død kunne henge i fingrane på eit manuelt menneske. Materien er inne i ein læringsprosess. (149)

Maud og Aud er «ein roman om trafikk», men det er også en roman om en viktig følge av biltrafikken, nemlig bilulykken. Denne fungerer i romanen som katalysator for fortellingen om familien Berre-Bore, og de ulike familiemedlemmenes skjebner. Men den er også noe mer generelt: bilulykken er det helt fysiske, konkrete samlingspunktet for tre materier, som dessuten utgjør de mest sentrale motivene og tematiske aspektene ved romanen: menneskekroppen, bilen, naturen. Her møtes disse tre, og går bokstavelig talt inn i hverandre. Bilulykken er slik sett sentral i forbindelse med oppgavens overordnede mål, som er å analysere romanen med henblikk på hvordan bilen, teknologien og trafikken påvirker mennesket, og hvorvidt denne påvirkningen rokker ved de grunnleggende vilkårene for menneskelivet. I dette kapitlet vil jeg forankre denne påvirkningen i materiene, og hvordan disse møter hverandre brått og brutalt i bilulykken. Deretter undersøker jeg de ulike implikasjonene av bilulykken, både som utgangspunkt for fortellingen, og som en viktig bestanddel i romanens tematikk, slik den er å gjenfinne både i fortellingen, og i romanens mer essayistiske partier.

1.1 Materiene møtes

«Fjellet gjorde ingenting frå eller til, fjellet låg der og stansa det raske kjøtet, det irrande kjøtet, stansa ferda til det dristige kjøtet. [...] [D]ei samankrasa metallflaka, den nedsmelta plasten, lukta av brent kjøt og gummi» (17–18). Slik beskrives bilulykken, dette møtet mellom kroppen, bilen og naturen. Beskrivelsen gjør oss bevisst grunnleggende egenskaper

ved disse materiene: mennesket som kjøtt, noe foranderlig og skjørt; fjellet som urokkelig og fast natur; bilen som bevegelig metall, plast og gummi. Det fremtredende ved mennesket er her snarere *kroppen* enn bevisstheten. Den organiske, *levende* kroppen. Det er et skille her, mellom det menneskelige og det ikke-menneskelige; mennesket på den ene siden, på den andre siden naturen og bilen. Likevel har mennesket det *organiske* til felles med naturen, først og fremst plantene, men også *steinen* – som er viktig her i form av fjell – består av organisk materiale. Men stein er også mineraler, hvis sentrale egenskap i denne forbindelse er det *faste*. Senere i romanen heter det imidlertid: «Solid er ingenting, heller ikke fjell. Solid er ei misforståing. [...] Eit fjell kan vere porøst, nervøst, lekkasjar oppstår, sprekkar, små ras» (135). Altså er heller ikke steinen bare fast.

Bilen – også fast – er, med sitt metall, sin plast og gummi, ikke organisk. Den er imidlertid skapt av mennesket, og består av elementer fra naturen; metaller, gummi, plast. Den er ikke organisk, men mekanisk; den er en maskin. Den er styrt av mennesket, den er menneskets middel til framkomst i naturen. Vi kan dessuten sette et skille mellom på den ene siden mennesket og det menneskeskapte, og på den andre siden naturen. Naturen er per definisjon det som ikke er bearbeidet av mennesket; motsatt kultur. Men i denne sammenheng fremstår alle disse skillelinjene vilkårlige hver for seg. Som vi ser er det nemlig glidende overganger mellom disse tre elementene – mennesket, naturen og bilen – og de inngår i ulike forbindelser. Skillelinjene som først synes klare, kan like fort oppheves. Det menneskelige og det ikke-menneskelige; mennesket og det menneskeskapte; menneske og natur; natur og kultur.

Dette er generelle egenskaper ved materiene, men her skal det settes i sammenheng med hva som skjer i bilulykken – nemlig at materiene «møtes», og inngår i hverandre, bokstavelig talt, i bilulykken. Hva skjer med mennesket når bilulykken inntreffer, og det blir ført sammen med sine omgivelser i uhyrlig fart? Hva skjer med naturen, hvordan blir denne påvirket? I det følgende vil jeg forsøke å finne svar på disse spørsmålene ved å undersøke disse tingenes materielle egenskaper, heller enn deres abstrakte betydninger.

1.1.1 «Berre pust og kjøtt» – Menneskekroppen

I bilulykken er mennesket først og fremst kropp. Men kan mennesket i det hele tatt være noe mer, noe annet, enn kropp? Maurice Merleau-Ponty avviser Descartes' dualisme, skillet mellom kropp og sjel.

Sjælen og kroppens enhed besegles ikke ved et vilkårlig dekret mellom to ydre led, objekt og subjekt. Den fuldbyrdes hvert eneste øyeblikk i eksistensens bevægelse. Det er eksistensen, vi har fundet i kroppen ved at nærme os den ad den første adgangsvei, nemlig fysiologiens.²⁰

Det er et skille mellom kroppen og gjenstandene; der gjenstander kan sees fra ulike synsvinkler, så motsetter kroppen seg utforskning og «fremtræder altid for mig under samme synsvinkel».²¹ «Dens permanens udgør ikke en permanens i verden, men en permanens for mig».²² Kroppen er altså ingen gjenstand som kan sanses, den er det gjenstander sanses *med*. «Det, der forhindrer [kroppen] i nogensinde at blive gjenstand, nogensinde at blive 'fuldstændigt konstitueret', er, at det er gennem den, at der findes genstande».²³ «Egenkroppen» er kroppen i 1. person entall, altså slik kroppen erfares av det enkelte mennesket. Med egenkroppen erfarer vi verden; med den bebor vi verden.

Som anført er menneskets viktigste kjennetegn i forbindelse med bilulykken, og i romanen generelt, at det er organisk, levende. Mennesket blir gjennomgående betegnet ved sin kropp. *Pusten* har en sentral posisjon i dette. Luis A. Chiozza skriver: «In Greek philosophy air was considered the principle of life».²⁴ Pusten er kjennetegnet for det levende mennesket — mens fraværet av pust betegner menneskets død. Dette er gjennomgående i romanen: Bilulykken river med seg livet til Ruth Bore, som «frå det eine sekundet til det neste er kommen til endes med alt som har vore henne». Idet bilen krasjer skal hun si noe, hun vender seg mot jentene i baksetet, og «[d]esse rørslene, dette uttrykket, er det som blir med over i den nye tida, etter at det vesle ho hadde å seie, har løyst seg opp eller blitt registrert berre slik ein registrerer eit trykk på 1 atm, lufta ein pustar, det heilt alminnelege. Vilråra for livet slik vi kjenner det» (17). Pusten, dette kroppslige tegnet for vilkåret for livet, er i romanen samtidig vilkåret som gjør mennesket til noe annet enn naturen og det

²⁰ Merleau-Ponty 1994, 30

²¹ Ibid., 31

²² Ibid., 31–32

²³ Ibid., 34

²⁴ Fehr 2009, 451

menneskeskapte. I motsetningen til Ruth Bores oppløste pust, står beskrivelsen av Jon Berre: «Jon Berre pustar: pusten er i han, pusten er ein kropp i kroppen, pusten pustar» (15). Pusten – ikke mennesket – puster, pusten er altså det levende i mennesket som det ikke en gang selv har kontroll over, men som lever av seg selv. Et annet sted i romanen er det den unge Lovall som gjør seg opp tanker om hvordan pusten puster:

Han pustar: han pustar. Han har nett komme på at dette ikkje er noko han gjer frivillig. Han har nett tenkt orda: *pustens grep*. Han sit, han står i dette grepet. Fordi han har fått føter og kan gå på dei, fordi han slik vart hekta laus frå jorda og kunne røre seg fritt oppå henne, flytte jorda i staden inn i kroppen. Lungene, tenker Lovall, er for meg det jorda er for treet. Eller nei – det jorda er for treet, må lungene mine vere for lufta. Ikkje for meg. Er pusten min altså røter eg nærer? (89–90)

Igjen er det organiske fremtredende ved menneskets betingelser. Samtidig er det noe påfallende ved den overraskende erkjennelsen av at pusten ikke er noe han gjør frivillig. Selv om det mekaniske ved pusten her sammenliknes med naturen – lungene som menneskets eller luftens svar på treet's jord – kan pustens «selvstendighet» også gjerne sammenliknes med bilen; Lovalls refleksjoner skjer mens han står og venter på å øvelseskjøre. Kan hende bør oppdagelsen av hvordan pusten er selvgående sees i sammenheng med at bilen *ikke* er det (tross betegnelsen *auto-mobil*). I så fall ser vi i hvor stor grad bilen former ikke bare menneskets syn på verden, men også menneskets syn på seg selv; erkjennelsen av at pusten «går av seg selv» er muliggjort av bilen, og hvordan denne (tilsynelatende) går av seg selv. Og i tråd med pusten som et symbol for det levende, blir det dessuten indirekte problematisert hvorvidt også bilen er levende.

Fraværet av pust knyttes også til stillhet, som igjen knyttes til sykdom. Maud og Aud befinner seg etter ulykken på sykehuset, der «ingenting [er] friskt og ingenting dødt. Det er slik det er å vere sjuk» (21). Her legger de merke til stillheten: «[M]eir enn noko anna høyrer Aud og Maud den stilla som lydane støyter mot overalt. [...] lydane kjem ikkje inn i den massive stilla. [...] Stilla er noko som både held pusten og aldri treng å puste» (21—22). Og som en konsekvens av dette slutter Aud å snakke – og dermed oppfattes hun som syk; Aud «holder pusten», hun er stille. Det å holde pusten er midlertidig opphold av liv, altså sykdom. Og selv om pusten vender tilbake og Aud slutter å være stille i bokstavelig forstand, skal denne stillheten og pusten som holdes bli et symbol for hvordan Aud lever videre, i kontrast

til moren og søsteren som dør. Dette kommer jeg tilbake til og vier større plass senere i oppgaven.

Koblingen mellom lyd og pust skjer også på de første sidene i romanen. Her er det snakk om en bilfører, og den jevne duren som bilmotoren produserer; når denne duren låter slik den skal låte, er det som den «fyller kupeen, vibrerer gjennom ryggrada og løyser seg i eit mørker av mjukt vev» (8). Dette knyttes videre til pusten: «Då verkar duren like naturleg som, ja nærmast tilkopl, pusten som går inn i og ut av dette andre, indre mørkret, som heller ikkje dét går å ta i augnesyn utan at det ville løyse seg opp». Her kobles bilkjøringen og pusten sammen, noe som samtidig peker frem mot det som skal skje når bilulykken inntreffer. Pusten og duren tilkobling betegner det symbiotiske forhold mellom mennesket og bilen, som følger med inn i bilulykken. Bilulykken river altså for Ruth Bores del med seg vilkåret for liv – men i videre forstand river den også ned skillelinjen mellom mennesket og dets omgivelser, fjellet, naturen og bilen, i og med at pusten, det menneskelige livet, løser seg opp, og blir borte. Mennesket blir i bilulykken «[f]or svart til å vere. For hardt» (17). Hardheten gjenkjenner vi fra naturen og bilen, som i kollisjonen overføres til mennesket.

Pusten er en kropp i kroppen, som det heter i beskrivelsen av den overlevende Jon Berre. Og der pusten er det som skiller det levende mennesket fra det døde, har mennesket en annen materiell egenskap som krysser denne grensen: mennesket som kjøtt og blod. Som vi har sett er en konsekvens av bilulykken at fjellet stanser «det raske kjøttet, det irrande kjøttet» (17). I bilulykken går mennesket fra å være raskt kjøtt til brent kjøtt. Også når seksualitet omtales er det *kjøtt* som er det sentrale: «ho hentar det utilslørte kjøttet inn i det utilslørte kjøttet» (77). Men i motsetning til pusten tilhører ikke kjøttet livet. Det tilhører snarere kroppen, enten den er levende eller død. Det er slående hvor fraværende *bevisstheten* er i fremstillingen av mennesket. Det karakteristiske ved mennesket, det som skiller det fra bilen og naturen, er ikke dets evne til å tenke, men dets kropp – pusten, kjøttet og blodet. I et kapittel om verdens første hjertetransplantasjon i Cape Town i 1967, gjøres det rede for kroppens «seier» over bevisstheten. Hjertetransplantasjonen fungerer her som en god parallell til bilulykken, ettersom det også her handler om materier som inngår i hverandre; For Louis Washkansky, mottakeren av det transplanterte hjertet, er problemet nettopp at kroppen heller vil «døy enn å leve med ei fiendtleg kraft»:

ein kropp er ein annan kropp fiendtleg når denne andre vil inn i ein. Virkeleg vil inn i ein, og meir enn det, når den vil inngå i ein. For eit medvit ter saka seg meir komplisert. Der kroppen gjennom instinkta er pensa inn på ein større kropp, lik ein maur eller ei bie, vil medvitet gladeleg erstatte det av kroppen som krevst for å halde seg sjølv intakt. Medvitet meiner litt tilpassing må vere muleg og at sjølvdestruering er sjølvdestruktivt, og lèt følgeleg den nye kroppen bli proppa med Imoran og kortison og stråla med gammatstrålar. Medvitet kjempar for si eiga sak og nektar kroppen å følgje sin første, sin eldgamle reaksjon;

kroppen som er villig til å drepe for ikkje å døy, men ikkje til å ta imot liv for å leve (39).

Bevisstheten er altså i stand til å se fordelene ved transplantasjonen; likevel er det kroppens reaksjoner som får forrang. Denne tenker ikke, men er som levende organisme opptatt av å bevare seg selv, og stiller seg altså fremmed overfor ting utenfra. Og kroppens forrang overfor bevisstheten er en *naturlig* årsak til at det er førstnevnte som er menneskets viktigste egenskap i møtet med bilen og naturen.

Også når mennesket overlever, er det *kroppen* som er i fokus: «Ho er, trass frakturar, framleis eit jentebarn; armane veks framleis ut ved skuldrene, beina tek enno til ved hoftene, sjølv om dei set inn nokre skruar og skjener som skal hjelpe henne å vekse saman til den ho var og vidare til den ho var meint å bli» (18). En sentral side ved bilulykkens påvirkning av kroppen, er hvordan kroppen åpnes opp: «Blodet sirkulerer utanfor kroppen. [...] Blodet slingrar seg vørdslaust og har vakse ut av han» (15). Beskrivelsen gjelder Jon Berre. Han forstår «[a]t han ikkje startar og sluttar same stader som før», «for eit ytre krinsløp har kopla seg på han med alt dette blodet, depot av plasma i demningar av plast» (15f.). Dette beskrives som ubehagelig, i tråd med den nevnte passasjen om organismens motvilje mot det «fremmede»: «Blodet kjennest hardt som held det på å køyre fast i eit sprengt årenett». Jon Berre må imidlertid innse at «han på ingen måte kan vere dette utvendige forutan no» (16).

Det at kroppen ikke kan være det utvendige foruten, er likevel paradoksalt; som vi har sett er *pusten* definerende for den levende kroppen, og *pusten* er nettopp et eksempel på hvordan kroppen er i interaksjon med omgivelsene, og dermed *aldri* kan være det utvendige foruten. Katherine Hayles skriver om hvordan organismer «respond to their environment in ways determined by their internal self-organization».²⁵ Denne selv-organiseringen forrykkes for Jon Berre; «Their one and only goal is continually to produce and reproduce the

²⁵ Hayles 1999, 10

organization that defines them as systems, hence, they not only are self-organizing but also are autopoietic, or self-making».²⁶ Beskrivelsen av hvordan blodet sirkulerer utenfor kroppen, og hvordan denne dermed ikke er avgrenset, men snarere avhengig av det ytre, forandrer altså organismens evne til *autopoiesis*; kroppen er nå ikke lenger selvgenererende. Kroppens forhold til det utvendige, til omgivelsene, blir altså *mer enn* interaksjon; forholdet beveger seg fra interaksjon til avhengighet. Naturen i mennesket er i endring.

1.1.2 Du er inne i stein. Naturen

«Natur» er et flertydig begrep. Det kommer fra det latinske *natura* som betyr fødsel. Det er altså noe *opprinnelig*. Vanligvis brukes ordet som en fellesbetegnelse når vi snakker om landskap, topografi, klima, skog, planteliv, etc. Men viktig og i tråd med dets etymologiske opphav i «fødsel» er betydningen «opprinnelig el. medfødt egenskap; indre vesen, egenart».²⁷ Det naturlige er motsetningen til det kunstige. I dette ligger også motsetningen mellom natur og kultur; der natur er det opprinnelige, er kultur det som er bearbeidet av mennesket. Det naturlige er det som har utviklet seg organisk, som derfor har kontinuitet, sammenheng med opprinnelsen. Derfor gir det også mening å snakke om «menneskets natur». Natur kan altså være både noe menneskelig, og motsetningen til det menneskelige.

Romanens fremste eksempel på naturens flertydighet forekommer i det andre kapittelet, der en jente legger seg ned på en nylagt asfaltvei for å lage avtrykk i det ferske materialet, som når barn lager engler i snøen.²⁸ Å lage engler i asfalten er et originalt bilde. Her er ikke asfalten fast og hard, men «fersk og angande», den er ennå varm: «For kvart steg luggar det når det klebrige stoffet gir etter og held att, gir etter og held att» (11). Jenta legger seg altså ned for å lage en engel, men bæreflaten blir for stor, «[o]verflata tek ikkje imot inntrykket av kroppen hennar, og rørslene med armane – vengeslaga – manglar veggrep» (11). Her inngår mennesket, kulturen (det menneskeskapte) og naturen i en komplisert forbindelse: I denne beskrivelsen er det imidlertid ikke naturen, men derimot det *menneskeskapte*, som nekter å la seg påvirke av mennesket: veien, den vi mennesker har laget for å kjøre på, tar ikke imot inntrykket fra mennesket. Det menneskeskapte løsriver seg fra mennesket. Dette skjer ved at

²⁶ Ibid.

²⁷ Bokmålsordboka, «Natur»

²⁸ Erlend Røyset hevder i sin anmeldelse at denne jenta er Aud Berre, men dette fremgår ikke tydelig i romanen.

kulturen, veien, *blir natur*, eller rettere sagt: blir natur *igjen*; veien består jo av asfalt, som igjen består av stein og grus fra naturen. Når mennesket ikke klarer å lage avtrykk i den størknede asfalten er dette på mange måter et paradoks med flere nivåer, ettersom asfalten allerede er et menneskelig uttrykk i naturen. Og dessuten blir litt av jentas blomstrete kjole sittende fast i asfalten, slik at man kan «om ein ser etter, under teikna på at den nye vegen har opplevd si første ulykke, ane att asfalten også har motteke mønsteret av blomar» (11). Mennesket klarer altså å lage et svakt avtrykk i asfalten – men avtrykket er ikke bare menneskelig, det er menneskelig bearbeidet natur (tøy), og det er dessuten et mønster av blomster, altså avbildet natur. Her er det altså flere nivåer: mennesket setter et svakt avtrykk i det som er skapt av både mennesket og naturen (asfaltveien), som befinner seg i naturen, og avtrykket er både bearbeidet og avbildet natur. Det er verdt å merke seg at denne hendelsen omtales som veiens «første ulykke», dette til tross for at ingen avligner. Passasjen kan derfor tolkes som en allegori og et frampek til bilulykken, særlig med tanke på hvordan den illustrerer møtet mellom mennesket, naturen og kulturen. Naturen går via mennesket og kulturen, tilbake til naturen.

På romanens første side finnes det en beskrivelse av en bilvei som «bandet av asfalt som strammar over landskapet og skjær inn i det, som om jorda svulmar over livreima si» (7). Bildet skaper et inntrykk av en natur som befinner seg ved en smertegrense, som er i ferd med å sprekke. Samtidig er det som om «dei kalkbleike vegskjeringane enno kviler i ein skugge frå ei anna tid. Som denne tida, med sine skiftande, nervøse lysforhold, ikkje kan rå med» (ibid.). En annen tid, uten asfaltveiene som skjærer inn i landskapet. En tid vi, mennesket i den høyteknologiske tidsalderen, «ikkje kan rå med», ikke kan styre. Hvis vi altså tolker denne «andre tiden» som en uten veier og biler, er denne «skyggen» naturen, den uberørte naturen. Og denne er altså på samme tid ukontrollerbar for mennesket, og ved en smertegrense, noe som skyldes mennesket. Men denne smertegrensen blir samtidig omtalt som «livreim», altså noe menneskelig; naturen besjeles, noe som ytterligere kompliserer forholdet mellom mennesket og naturen. Menneskets forhold og påvirkning på naturen er tvetydig. Mennesket truer naturen, som det likevel ikke kan kontrollere, og som samtidig likner det selv.

Man kan stille spørsmålet om hva det er som dreper i bilulykken; naturen, bilen eller mennesket selv. Det mest nærliggende er å legge vekt på mennesket og bilen, som i denne

sammenheng jo er de fenomenene som representerer *krefter*: mennesket styrer bilen, bilen beveger seg i voldsom fart. Likevel finnes det et paradoks i setningen «Fjellet gjorde ingenting frå eller til, fjellet låg der og stansa det raske kjøtet». Fjellet gjorde altså ingenting, men samtidig «stansa» det mennesket. Dette paradokset får frem naturens tvetydige egenskap; den er viljeløs, men besjeles samtidig når den «stanser» og skader mennesket. Et begrep som knytter seg an til dette er *naturkrefter*. Det er ingen besjeling; det er faktiske krefter i naturen, i form av vind, kulde, bølger, og så videre, som kan gi enorme utslag, for eksempel i orkaner og jordskjelv. Men i dette tilfelle er det også krefter i den *stille* naturen, fjellet som ligger der, og *stanser* mennesket i bilen. Denne besjelingen er altså paradoksal. Men hvis vi utbroderer den kan vi si at fjellet ikke lar seg påvirke av menneskets framdrift; det er nettopp det ubevegelige ved naturen som gjør at mennesket stanses. Fjellet ligger der, fast – dette er det *naturlige*. Mennesket forsøker – men mislykkes – i å endre på dette; mennesket kan ikke kjøre gjennom fjellet uten skjebnesvangre konsekvenser. Et unntak fra dette skjer i en underliggjørende beskrivelse av å kjøre gjennom en tunnel: «Du er inne i stein og kjenner ikkje lenger skilnaden, for fjellet har soge til seg dagen og gjort han til eit punkt som du er blitt lova vil utvide seg att. Berre slik lét dagen seg frakte gjennom fjell» (103). Her blir nettopp det merkverdige i at det går an å befinne seg «inne i stein» underliggjort. Slik står beskrivelsen som en kontrast til fjellet som «stansa ferda til det dristige kjøtet» i bilulykken. Denne kontrasten undergraver dermed også det faste og ubevegelige ved fjellet; en tunnel strider i seg selv mot forestillingen om det urokkelige fjellet, og den uforanderlige naturen. Likevel dør Ruth Bore i bilulykken, når bilen kjører «rett av vegen, rett i fjellet» (14).

Om ein dregst mot å sjå eit menneske som eit komplekst fenomen, blir slik ein utgang dess meir overveldande i si forenkling av det heile, forsterka av steinmassen i vegskjeringa der ulykka skjedde. Ja, for her har ein verkeleg blottlagt noko som både er grovt og fjernt, noko ein ikkje kjem nærmare innpå kor mykje ein enn måtte sprengje og dele. (47)

Det overveldende over døden i bilulykken blir «forsterka av steinmassen i vegskjeringa». Denne setningen minner om fjellet som stanset kjøtet; mennesket er sjanseløst mot den overveldende naturen. Det finnes noe «grovt og fjernt» som man kan komme nærmere uansett «kor mykje ein enn måtte sprengje og dele». Dette siste minner om og «avviser» tunnelen som en mulighet for mennesket til å unngå bilulykken, omgjøre naturen, og gjøre seg

udødelig. Passasjen minner om tida menneskene «ikkje kan rå med» – naturen som er uforståelig og utilgjengelig. Likevel kan vi, som anført, lese et annet sted: «Solid er ingenting, heller ikkje fjell. Solid er ei misforståing. [...] Eit fjell kan vere porøst, nervøst, lekkasjar oppstår, sprekkar, små ras» (135). Naturen forandres av seg selv – det er en del av *dens natur*.

Dette blir særlig øyensynlig når Aud mange år etter bilulykken oppsøker åstedet, men har problemer med å finne ut nøyaktig hvor det skjedde: «Landskap forandrar seg. [...] Kor likegyldig, kor umerkt denne staden er av det som hende» (51). Her blir landskapet en sterk kontrast til mennesket; Aud selv er alt annet enn «umerkt» av det som skjedde. Men naturen har altså glemt, eller den har ingen hukommelse, men fortsetter som om ingenting har skjedd. Og det er nettopp poenget; for naturen *har* ingenting skjedd, for naturen er bilulykken intet mer enn en skramme. Samtidig menneskeliggjøres naturen: den kan være både «nervøs» og «likegyldig». Denne besjelingen vitner om at avstanden mellom menneske og natur likevel ikke er så stor, og at mennesket kanskje likevel kan «forstå» naturen.

Vi registrerer at det foregår en bevegelse mellom to ulike forståelser av naturen; mellom foranderlig og fast; mellom påvirkelig og utilgjengelig for mennesket. Dette kan sammenfattes i den paradoksale påstanden om at menneskene forandrer en natur de ikke egentlig har tilgang til og forstår.

I en passasje fremstilles bilulykken som noe naturlig i seg selv:

Ei ulykke er som ein førekomst av ein sjeldan art. Ingen veit når eller kor det neste eksemplaret vil dukke opp, sjølv om statistikk gir leietrådar. Eigne team reiser rundt for å forske på ulykkene og forstå endå meir av korleis dei vart til, kva føresetnader dei trivst best under. Og kan hende oppstår i kjølvatnet av ulykke nye vekstforhold, slik ein kjenner til dømes frå skogbrannar, kor det syner seg at det nede i jorda har funnest ein vent på desse apokalyptiske vilkåra; at herjing og utsletting så å seie har sine avkom i kim alt lenge før tida. (80)

Beskrivelsen av «nye vekstforhold» for bilulykken betoner det naturlige, som om bilulykken var en plante, en organisme som vokser i jorden. Samtidig er passasjen et uttrykk for determinisme i naturen, noe som knytter seg an til forståelsen av naturen som utilgjengelig for mennesket; bilulykker vil forekomme, det er ingenting vi kan gjøre for å unngå det. Det er dessuten en understrekning av det *partikulære* ved bilulykken, at hver enkelt bilulykke er noe eget. Dette kan knyttes til hvordan ulykken oppleves for de involverte: «For den einskilde

handlar ei ulykke om ein og null, liv eller død, men for arten er det noko anna som har skjedd» (81).

Som et bakteppe til den enkelte bilulykken – og hvordan denne foregår i, og påvirker naturen – ligger hele tiden en mye større ulykke: oljen som brenner. Tidlig i romanen møter man på en kort tekst som står helt for seg selv:

Vi brenner opp oljen. Vi brenner opp oljen.

Om det er ein draum, går det til slutt ikkje å vakne frå den.

Ikkje draumen, men oppvakninga brenn.

Morgonar finst som er utan tvil: det var nokon andre som sov. Ikkje eg var det.

Derfor denne frosten. Utan natta bak, ei sikker natt, er dagen så skjør. Kva finst å kvile i. Kva finst å vere, som ein ikkje sjølv treng å produsere. Denne dagen vil gå sund, leik eit tørt lauv mellom fingrane smuldre og bli strø.

Oljen brenn og blir ikkje att. Aldri meir natt.

Ikkje ein gong til (27).

Oljeutvinning brukes ofte som et symbol på de menneskeskapte klimaendringene. I denne passasjen tegnes det frem en motsetning, men samtidig også symbiose, mellom dag og natt. I lys av klimaendringer kan «natta» tolkes som vinter. Uten natten er dagen skjør. Og her er oljebrannen en drøm – eller et mareritt – hvis oppvåkning selv står i brann. Oljen er eldgammel natur, den har ligget i jorden i millioner av år, og nå brennes den opp i løpet av få øyeblikk. Oljeutvinning er i stor skala det bilulykken er i liten: mennesket som påvirker naturen. I bilulykken er det mennesket som går tapt, i oljeutvinningen naturen. Men der bilkjøringen er flertydig fremstilt, er oljeutvinningen entydig; mennesket ødelegger jorden. Dette utbroderes i en tekst som ikke inngår i romanen, men som er trykket i tidsskriftet *Vagant* og klassifisert som «ekstramateriale» til *Maud og Aud*, med tittelen «Førstegongsminnet». Her omtales oljeutvinningen: «Det jorda var, det jorda gjorde, kjem opp i eit brøl, eit blaff. Hundre år med oljealder: eit minnesblunk for æonar av liv. Det nære og det fjerne berører kvarandre».²⁹

1.1.3 Bilen

²⁹ Bakke 2012, 60

Kun med bredest mulige definisjon og forståelse av begrepet natur kan *bilen* betegnes som naturlig. Bilen er typisk kultur, altså skapt av mennesket. Hva er bilens bestanddeler – og hva er dens rolle i ulykken? Som sagt innledningsvis består bilen hovedsakelig av metall, plast og gummi. I bilulykken blir disse materialene ødelagt; metallet «samankrasa», plasten «nedsmelta» og gummien brent sammen med kjøttet fra mennesket. Likevel blir ikke bilen og dens deler borte, slik mennesket gjør det; menneskekroppen som dør i bilulykken skal «berre kjølna og gradvis bli mold» (80). Dette i motsetning til bilen: «Ein magesekk er ikkje ein magesekk lenger, men batteriet som har trengt inn i bukhola er framleis eit batteri, og syrene som lek ut frå begge, framleis etsande» (81). Dette bestandige ved bilen skyldes at den er anorganisk. Selv om dens funksjon som fremkomstmiddel forsvinner med ulykken, består de materielle egenskapene; metall er fortsatt metall.

Derfor er det interessant når vi senere i romanen leser: «Fleire tusen bilar, kan hende titusentals, inngår i den norske naturen» (124). Og her er det ikke snakk om kjørende biler, men tvert imot de som befinner seg på «havbotn, i skogskjerr [...] og på tvers over gjengrodde stiar». Dette er biler som «rustar sund med ei høyrleg knitring, som krullar seg saman for ein usynleg eld». «Namn og lakk er etne av tida, og berre eit gjennomrusta karosseri finst att» (ibid.). Gradvis blir metallet og bilen mer og mer en del av naturen: «Det sprø skjelettet veks til med algar eller ungskot, blir dekt av si eiga form. Til slutt er det borte frå innsida» (125). *Rusting* skaper her en motsetning til bestandigheten ved bilens materialer. Bilens materialer oppløses altså likevel. Verdt å merke seg er beskrivelsen av den rustende bilen som «det sprø skjelettet»; nettopp fordi også bilen oppløses – på samme måte som mennesket og andre organiske materialer «blir mold» – så omtales den *som* organisk, som menneske, som et skjelett.

Det norske forsøket på bilproduksjon, Troll, blir også omtalt, og gir opphav til en sammenlikning mellom bilen og trollet som begge er «noko som stig fram frå naturen, noko som søkk attende til naturen» (126). Dette føres videre til en sammenlikning mellom den *kjørende* og den *rustende* bilen; begge er «på vei» fra naturen og tilbake til naturen, de har bare ulik *fart*: «Anten i hundre og femti gjennom fjell, eller i null på veg til mold» (ibid.). Her er det altså ingen tvil om at bilen er nettopp naturlig – den er, på samme måte som mennesket, kommet av jord og skal bli til jord, som det heter ved jordpåkastelsen.³⁰ Men i mellom disse

³⁰ Opprinnelig 1 Mos 3,19

tilstandene av natur, har bilen altså et opphold som inorganisk, som kultur og unaturlig. Det er også derfor det kan hete:

Sikkert er, for trafikkulykkas del, at det organiske og det inorganiske kjem kvarandre så nær. Det organiske har eit anna resonnement enn det inorganiske. Resonnementet til det organiske er ordna rundt opninga og overgangen, døden og kjønnet [...]. Det inorganiske høyrer under ei anna eksistensform, pasjonar vi ikkje har kjennskap til, for store og for gamle. Vi held oss til det vi er utleverte til. (80)

Det organiske og det inorganiske har ulikt «resonnement», det inorganiske har «ei anna eksistensform». I denne passasjen kommer det organiske og det inorganiske altså nær hverandre, men forblir adskilt: «Vi held oss til det vi er utleverte til». Spørsmålet er likevel om dette stemmer i romanen generelt? For som jeg vil vise i oppgaven som helhet, så er romanen nettopp en utforskning av hvordan denne andre eksistensformen, og denne nærheten som oppstår mellom det organiske og inorganiske, ikke nødvendigvis er helt adskilt. Det er heller ikke helt adskilt i fortsettelsen: som følge av bilulykken er en magesekk «ikkje ein magesekk lenger, men batteriet som har trengt inn i bukholra er framleis eit batteri, og syrene som lek ut frå begge, framleis etsande» (81). Bilen og mennesket blandes med hverandre. I sammenstillingen av magesekken og batteriet er det likevel en stor kontrast mellom bilens bestandighet og menneskets forgjengelighet. Dette går på bekostning av menneskeliv: «Damp stig frå metall. Fluorplast har smelta saman med hud. Glas har kryssa kjøt, funne bein og bite. Funksjonar er malne til mjøl. Vinklar som krev at liv tek slutt, har oppstått» (ibid.). I motsetning til dette står vitnene, og deres levende kroppar: «hjarta bankar fortare, lungene inhalerer substansar som spreier seg i blodet og produserer ei dempa kribling i huda».

Bilen rammer «gjennom omstende, ikkje som vilje» heter det i romanen (96). Det er selvsagt noe paradoksalt over dette, all den tid bilen bemannes av mennesker med vilje, mens bilen på egen hånd ikke rammer noe overhodet. Likevel er det *som om* bilen beveger seg på egen hånd, av seg selv. Ordet *automobile* betyr jo nettopp dette, selv-bevegelig: noe som beveger seg av seg selv. Og selv om vi tross alt styrer bilene, er det ingen tvil om at menneskene med bilen og dens hastighet har skapt og kontrollerer noe som like mye skaper og kontrollerer oss tilbake; selv om bilens hastighet er menneskeskapt, er vi ikke i stand til å kontrollere den fullstendig, det er lite som skal til før vi mister grepet og kontrollen. Det er jo

slik bilulykken blir beskrevet i romanen: «driftsjefen mister grepet» (17). Det er innenfor en slik forståelse at bilen «rammer gjennom omstendighetene».

Menneskene har valgt å lage biler, har bestemt seg for at vi trenger disse maskinene for å komme oss rundt, at vi trenger å komme oss rundt, fort, og med det følger det et visst antall ulykker og dødsfall. Det har vi mer eller mindre akseptert: «Prisen å betale er livsfare, og prisen er akseptabel». «[S]kulle jegeren på veg heim etter jakta råke til å køyre i hel eit barn på skuleveg, vil bygda slutte opp om han». Man skylder ikke på gjerningsmannen, men på «vegmyndighetene som har forsømt å utbetre strekninga» (97). Det er dette som utgjør omstendighetene som bilen rammer gjennom. Under disse omstendighetene kan vi si at bilen på ingen måte utgjør noe entydig bilde, hverken som fenomen generelt, eller i bilulykken spesielt. Den er både livsfarlig og nødvendig, menneskeskapt og naturlig, menneskestyrt og selvstyrt, *auto-mobil*.

Mennesket kan sees som drivkraften bak ulykken, enten direkte gjennom menneskets vilje i kjøringen, eller indirekte gjennom omstendighetene det selv har lagt til rette for. Forståelsen av bilen som en drivkraft i seg selv, skaper imidlertid et mer komplisert bilde; enten bilen fremstilles som et dyr, eller som et mystisk vesen som mennesket bare delvis kan kontrollere, er det vesentlige i en slik forståelse *ikke* at bilen er et menneskelig produkt, men at den styrer seg selv. Slik overskrides skillet mellom det menneskelige og ikke-menneskelige.

Hvis vi oppsummerer de anførte betraktningene omkring fjellet, mennesket og bilen, ser vi at de alle har den tvetydige evnen til å være aktiv og passiv på samme tid. Fjellet ligger der uten å gjøre noe, samtidig stanser det mennesket. Mennesket har skapt bilene og omstendighetene som gjør ulykkene mulige, men fremstår samtidig maktesløse idet krasjet inntreffer. Det er så høy hastighet og så lite som skal til, at mennesket ikke synes å være i stand til å takle omstendighetene, og blir dermed passivt. Bilen er som sagt både et menneskelig produkt, og *auto-mobile*; den er i bevegelse, men har ingen egen vilje.

1.2 «Denne hektiske oppvisninga på overflata»

Hittil har jeg betonet skillene mellom de to ulike bestanddelene i ulykken; hva det er som kjennetegner og dermed gjør mennesket, bilen og naturen forskjellige fra hverandre når de møtes i voldsom og voldelig hastighet. Men det er like viktig å understreke *likhetene*, som

både finnes fra før, og som oppstår i dette møtet; vitner til en fersk bilulykke registrerer at «[d]er borte kjem det framleis lydar frå vraka, substansar som smeltar, knekk eller kjølmar» (81). Her gjøres det ikke forskjell på de ulike substansene, det vesentlige ved dem er at de her «smeltar, knekk eller kjølmar», oppløses sammen, i hverandre.

I en bredt anlagt passasje i romanen som forsøker å si noe generelt om hva som kjennetegner «antropocen tid», gjenkjenner vi bilulykken:

Materiala gjer seg fri frå jorda, losnar eller bryt seg laus frå laga og blandingane sine, møtest i nye former og reaksjonar på overflata, uhøyrde og uprøvde tilstandar. Nymanifesterte, ustabile grunnstoff fullfører det alkymisten ante. Bly og kjøt, krom og mahogni, plast og bomull, alkoholar og oske kjem kvarandre så nær, meodym møter emalje, fargestoff frå froskegalle fester seg til brent leire. (68)

Materialene som «møtest i nye former» bør være gjenkjennelig fra de anførte beskrivelsene av bilulykken. Men denne tendensen er altså et kjennetegn ved hele verden i vår tid. Fortsettelsen er dessuten viktig: «den samanførande krafta er mennesket» (ibid.). Dette er i tråd med det anførte, at mennesket er drivkraften bak ulykken, både ved sin faktiske bilkjøring, men også mer generelt gjennom kulturen og sin påvirkning av naturen. Likevel,

om vi gløymer mennesket no [...] som gjerne må vere ei samanførande kraft, men samstundes også ei tynn og usikker skorpe som kan breste av for mykje eller for lite magnesium, til dømes, i deg sjølv eller ein mann, eller litt nedslite spor i eit bildekk; sett utanfrå kan det altså verke som om det er materiala sjølve – brekte, brotne, smelta, støypte, sveisa, sydde, sydande, skjelvande, brennande, seige, blanke – som utfører denne hektiske oppvisninga på overflata, som om det einkvan staden i dei fanst ein vilje som framønskte dette usannsynlege, korte og nakne møtet. (69)

Hva er da drivkraften, hva er det som muliggjør bilulykken, det voldelige og dødelige møtet mellom menneske, bil og natur? Jo, det er nettopp dette møtet. Ingen av de tre elementenes vilje har skyld i større grad enn de andres, det er nettopp møtet mellom disse tre, og deres innbyrdes konflikt mellom aktivitet og passivitet, som gjør bilulykken mulig. De tre elementene er gjensidig «avhengige» av hverandre for å fullbyrde bilulykken. Et spørsmål som trenger seg fram fra denne konstateringen er hva slags bilde dette tegner av menneskets vilje. Menneskets utilstrekkelighet, dets avhengighet av bilen og naturen for å skape ulykken, er med og skaper en skjebne mennesket selv ikke kan kontrollere. Mennesket har med bilen

og trafikken skapt en sammenheng, en orden der det selv ikke alene har kontrollen. Likevel er det mennesket som er «den samanførende krafta» i dette møtet, og i oljeutvinnings utradering av naturressursene. Samtidig er mennesket «også ei tynn og usikker skorpe», som lett brister.

Fremstillingen av forholdet mellom mennesket og naturen skjer ofte i beskrivelsen av mennesket som «er i fjell». Dette er et gjennomgående motiv, som får flere betydninger; som vi har sett refererer det både til Ruth Bore som dør når bilen kjører i fjellet, og til en bil på vei gjennom en tunnel. Denne dobbeltheten illustrerer at naturen på samme tid er fast og bevegelig, mens mennesket «i fjellet» kan være både dødt og levende.

Naturen, bilen og mennesket er alle både aktive og passive komponenter i bilulykken, som er romanens framtrepende eksempel på materialer som «møtest i nye former og reaksjonar på overflata». I dette er mennesket den «samanførende krafta», mennesket bygger veier, bearbeider materialer, lager biler og kjører dem – samtidig er det mennesket som går tapt i bilulykken.

Mennesket forvandler (naturen, materialer) – og forvandles, da forvandlingen virker tilbake på den selv. Men dermed utsetter det også seg selv for potensiell destruksjon, som fullbyrdes i bilulykken. Slik blir bilulykken et eksempel på bilkjøringens og teknologiens negative og destruktive potensial. Likevel er det bare halvparten av familien som dør; Jon og Aud Berre overlever, noe som definerer deres videre virke og oppfatning av hvordan mennesket er den sammenførende kraften.

Romanen åpner med en bilulykke, der to personer dør. I en roman der forholdet mellom mennesket og dets teknologi tematiseres, er symbolverdien av en slik hendelse tilsynelatende klar: bilulykken som motiv representerer i seg selv en tydelig holdning til dette forholdet, til menneskets utstrakte bruk av bilen, til farten, døden og tapet av kontroll dette medfører. Dette bekrefter også min tolkning av bilulykken med utgangspunkt i de konkrete, materielle komponentene i bilulykken; mennesket, med sin skjøre og forgjengelige kropp, er gjennom teknologien i stand til å endre både naturen og seg selv; gjennom sammenføring av materialer, styrer mennesket utviklingen som ender i dets eget endelikt.

Likevel er ikke ulykken det eneste symbolet som representerer bilen og den teknologiske utviklingen i romanen. I det neste kapitlet skal jeg vise hvordan romanen gir en bred og mangefasettert fremstilling av bilkjøringen, og dens påvirkning på mennesket.

2 «Bilen gir kroppen ein veg ut av kroppen». Forvandlingen i bilen

Denne bilen skal som alt den består av og alt som er i den og tida den er eit uttrykk for, bli noko anna enn det den er (69)

«Hva er egentlig en bil?», spør Per Østby i sin avhandling om «bilens integrasjon i det norske samfunnet».³¹ «Bilen er et kaldt, dødt og stumt objekt, en ansamling stål, krom, aluminium, gummi, lær, plast og glass i forskjellige kombinasjoner». Samtidig er det «*teknikken* folk vanligvis forbinder med bilen: Forgassere, kamakslar, karosserier og bremsesystemer, nye tenningsystemer, to-taksmotor, wankelmotor, selvstarteren, oljefylte støtdempere, nye materialer, design og legeringer».³² De to svarene Østby gir, beskriver bilen som henholdsvis materie, og instrumentell funksjon. Men bilens vesen og funksjon strekker seg ut over det materielle og instrumentelle; Østby påpeker at bilen har

en rekke egenskaper som går langt utover det som vi forbinder med selve transportfunksjonen. Jeg tenker da på bilen som symbolbærer, som uttrykk for makt, status og seksualitet, ja kanskje er bilen like mye et transportmedium for meninger som et transportmiddel for mennesker og gods.³³

I *Maud og Aud* er bilen et ledemotiv, et fenomen som inngår i ulike sammenhenger og blir tillagt ulike betydninger. Bilen har fra den ble oppfunnet vært et fremkomstmiddel. Samtidig kan ikke denne konstateringen være annet enn en begynnelse på undersøkelsen av bilens betydning. Bilen er antakeligvis det mest utbredte, synlige og anvendte symbolet på moderniteten, og dens teknologiske fremskritt. Knappt noen andre *gjenstander* har hatt den samme utspredningen og innflytelsen på menneskers liv det siste århundret enn bilen. Dette har gjort den til et naturlig utgangspunkt og motiv for tenkning og kunst. I 1957 skriver Roland Barthes i sine *Mytologier*:

Jeg tror at bilen i våre dager er et temmelig nøyaktig motstykke til de store gotiske katedraler: nærmere bestemt en hel epokes skaperverk, begeistret unnfanget av ukjente

³¹ Østby 1995, 52

³² Ibid.

³³ Ibid., 5

kunstnere, og konsumert som forestilling, om ikke som bruksgjenstand, av et helt folk som med bilen tilegner seg en fullkomment magisk gjenstand.³⁴

I et verk med ambisjonen om å avdekke de ideologiske strukturene bak moderne myter, nevner altså Barthes bilen som en «fullkomment magisk gjenstand»; bilen er en forestilling, altså noe mer og annet enn transport, et hjelpemiddel; den på mange måter uavhengig. Samtidig har det helt fra bilens oppfinnelse vært knyttet skepsis til det revolusjonerende fremkomstmiddelet. Richarda Vidal sammenfatter en grunnleggende tvetydighet i synet på bilen:

From the day of its invention the car has been at the centre of controversy: vilified by some, celebrated by others, admired by many and used by most. It is shiny body armour, phallic extension, or protective womb. It is a status symbol and a gateway to freedom. But it is also the metal cage that isolates people from each other – it means death and destruction and spells environmental disaster.³⁵

I det følgende ønsker jeg å vise hvordan bilen på helt grunnleggende vis trenger seg inn i og forandrer mennesket, både på et personlig, kroppslig nivå, og i sosiale, samfunnsmessige sammenhenger.

2.1 Bilen i kroppen

Stille over i femte gir: motorduren roar seg, det fossile drivstoffet brenn på sparebluss. 100 er så nær ingenting ein kjem.

Etter kvart som byen nærmar seg, veks vegen og blir breiare. Og ettersom det knapt er nokon trafikk å tale om, kan bilen røre seg ledig i bandet av asfalt som strammar over landskapet og skjer inn i det, som om jorda svulmar ut over livreima si. Tidlegare på kvelden har bilar i ikkje altfor strie straumar køyrt inn mot og ut av byen; no er det få som skal nokon stad. No har nesten ingen nokon stad å skulle. All trafikkovervaking er, med unntak av fotoboksanes dystre, utposterte omriss der raude pupillar brått kan flare opp, innstilt.

Det har mørkna, det er blitt mørkt. Men mørkret har, ved nærmare ettersyn, fleire tonar i seg – mørkret, teke i augnesyn, er ikkje så mørkt. Toppen av grantrea formar ein taggete bord som den nestenblå, nei, blåsvarte nattehimmelen. Under vegetasjonen er det som om dei kalkbleike vegskjeringane enno kviler i ein skugge frå ei anna tid. Som denne tida, med sine skiftande, nervøse lysforhold, ikkje kan rå med.

Bilen glir over bandet, gjennom landet (7, *incipit*)

³⁴ Barthes 2002, 221

³⁵ Vidal 2013, 2

Maud og Aud åpner i bilen. Det latinske *in medias res*, «midt inne i tingene», kan her forandres til «midt inne i bilen». Selv om vi senere skal se bilen og trafikken både ovenfra (bokstavelig talt), og utenfra, er det ikke uten betydning at dette er åpningsmoduset: inne i bilen, midt i kjøringen. Åpningsperspektivet er bilførerens.

De første setningene er underlige. I den aller første setningen skjer overgangen til femte gir i stillhet, men like etterpå, etter et kolon, roer motorduren seg, og drivstoffet brenner på sparebluss. Motorduren roer seg – fra stillheten? På neste side heter det at «den jamne duren fyller kupeen, vibrerer gjennom ryggrada og løyser seg i eit mørker av mjukt vev» (8). På denne måten kan paradokset motordur/stillhet sies å oppløses. Flere steder i åpningen blir dessuten bilens bevegelser omtalt på måter som vitner om stillhet: bilen beveger seg «ledig i bandet av asfalt», og litt lenger ned: «Bilen glir over bandet». Det er noe *naturlig* i disse beskrivelsene av bilens bevegelser, i naturen. Bilen inngår i naturen.

Også neste setning i åpningsavsnittet inneholder tilsynelatende et paradoks: «100 er så nær ingenting ein kjem». Setningen kan kanskje tolkes som en etablering av bilkjøringen som en normaltilstand: vi er så vant til å kjøre i 100 (kilometer i timen), at det føles som ingenting. Høy fart er blitt så vanlig at det er som om det er utgangspunktet, altså stillestående, altså ingenting. Likevel er det noe ved formuleringen «*så nær ingenting*» som strider mot en sånn tolkning. Kanskje bør det tolkes som en henvisning til hvor lite som skal til i denne hastigheten, før tilværelsen forandres fullstendig; hvor nær man er døden i bilulykken, der døden er ingenting i kraft av fravær av liv. En slik tolkning finner gjenklang et sted senere i romanen, der ordene «*så nær*» gjentas: «Sikkert er, for trafikkulykkas del, at det organiske og det inorganiske kjem kvarandre så nær» (80). Her er det nettopp en bilulykke som omtales, altså døden. Setningen «100 er så nær ingenting ein kjem» rommer altså både en forståelse av fart som normaltilstand, og av fart som livsfarlig risiko – og dermed også det livsfarlige som normaltilstand.

Som nevnt heter det at duren skal løse «seg i eit mørker av mjukt vev». Fortsettelsen: «Då verkar duren like naturleg som, ja nærmast tilkopla, pusten som går inn i og ut av dette andre, indre mørkret, som heller ikkje dét går å ta i augnesyn utan at det ville løyse seg opp. Mellom desse mørkra, begge litt fuktige, finst ei tørr sone som er bilens eige klima» (8). Fortelleren går bokstavelig talt *inn i* perspektivet, inn til erfaringen. Vi beveger oss helt inn i

kroppen til bilføreren, og det samme gjør altså bilen. Duren er tilkoblet kroppen; mennesket har altså tilegnet seg bilen. Bilen er ikke bare et transportmiddel, en gjenstand, men «[e]i anna organisering av verda» (8), der mennesket og bilen går i ett, bilen inngår i kroppen, men også motsatt, kroppen inngår i bilen: «Bilen gir kroppen ein veg ut av kroppen» (9). Bilen er «både ein atmosfære og eit fartøy som kan ferdast i denne». «Bilrommet,» carporten, «samlar det huset seksjonerer,» og huset er like før beskrevet som «stabile, fornuftige rom med funksjonar og løysingar som muleggjer liv». Denne motsetningen mellom huset og bilen, der huset seksjonerer mens bilen samler, tenderer mot en forståelse av bilen som et slags mikrokosmos. Tradisjonelt er det *mennesket* som har utgjort mikrokosmos. Her har bilen overtatt rollen, men forbindelsen til mennesket opprettholdes, da bilen som sagt «gir kroppen ein veg ut av kroppen». Metaforen «ein veg» er selvsagt ikke tilfeldig, all bevegelse i romanen fremstilles metaforisk gjennom veien. Hvordan skal denne bevegelsen, og dermed forholdet mellom bilen og mennesket i denne beskrivelsen, tolkes? «Bilen gir kroppen ein veg ut av kroppen». Bilen forandrer kroppen, fra statisk til bevegelig. Slik blir forandringen, bevegelsen, både veien og målet: Mennesket bevegges til noe bevegelig, gjennom bilen. Dette er dessuten med og bekrefter tolkningen av setningen «100 er så nær ingenting ein kjem» som at farten, bevegelsen som ligger i 100 kilometer i timen, er blitt normaltilstand, altså ingenting. For mennesket var det stillestående utgangspunktet – for bil-mennesket er det farten.

Erfaringen av bilkjøring er altså preget av både lyd og stillhet; både fart og stillstand; både fare og alminnelig. Og i alle tilfellene representerer bilen en oppheving av disse motsetningene: bilen er både dur og stillhet samtidig, både livsfarlig fart og en tilegnet normaltilstand. Denne opphevingen av motsetninger vitner om bilens dominans; mennesket er i bilens vold. Og enda mennesket blir bevisstgjort dette, kan hun ikke bryte ut av «mønsteret».

Mennesket er i bilen og bilen er i mennesket. Det første er årsaken til det andre: Mennesket kjører bilen, og dette gjør at bilen forandrer mennesket, forandrer hvordan mennesket erfarer verden. Mennesket tilegner seg, absorberer bilen. Dette blir fremstilt, men også trukket i tvil i beskrivelsen av en elg, som bilføreren møter på langs veien. Elgen beskrives som «eit historisk innskot» og «eit romskip» og «ei anna organisering av verda» (8). Det samme gjør bilen, for dyret: «Også bilen høyrer, for dyret, til ein annan orden. Den utgjør ein fare som det genetiske systemet enno ikkje har rokke å registrere eller innkode, den større artsintelligensen. / Dei som lærer, dør. Dei som overlever, har ikkje forstått». Her

er det dyrenes forhold til bilen som omtales, men bemerkningen om at det er de som dør som forstår, ikke de overlevende, går igjen senere i romanen, men da gjelder det menneskene: «Ein overlevande: ein som ikkje kan forstå» (30). Romanens tematisering av den overlevende vil jeg komme tilbake til senere, her er det foreløpig nok å merke seg hvordan dyrets manglende evne til å tilegne seg faren som bilen utgjør, først fremstilles som en motsetning til mennesket, før det antydes en *likhet* til mennesket: også blant menneskene er det de som dør som forstår, mens de overlevende forblir uvitende. Dermed må vi spørre om ikke dyrets manglende evne til tilegnelse også gjelder mennesket – og at det kan være en årsak til menneskets manglende frykt for bilen. Kanskje har heller ikke mennesket «rokke å registrere eller innkode» faren som bilen utgjør. Dette står i så fall i motsetning til den anførte normaliseringen av bilkjøring. I alle fall får vi øye på et nytt paradoks i menneskets forhold til bilen: den er oss dypt fremmed, men samtidig helt alminnelig og tilegnet.

Det er menneske-*kroppen* som er i bilen. I sin bok om fart, *The Speed Handbook*, beskriver Enda Duffy hvordan kjøringen opplevdes for de første bilførerne, som «defamiliarizing shocks», og at disse sjokkene var «directly physical rather than intellectual or aesthetic».³⁶ Som vi har sett er det gjennom hele romanen oppmerksomhet på menneskets *kropp*. Dette gjelder også i forbindelse med bilkjøring. For eksempel i et kapittel som handler om det å kjøre for fort, og å være vitne til andre som kjører for fort; her heter det at «skulle farten ligge ei aning for høgt, er det vanleg at den søkk litt med det same bilen kjem inn i tunnelen, ettersom dei biologiske sensorane skal venne seg til ein ny optikk, eit mørkare og liksom falda lys» (28). Her er det biologien, kroppen, som setter premissene for kjøringen. Deretter blir kroppen og bilen sammenført: «Ein bilkropp skal kjenne den første tida den har framfor seg. Vegen tolkar landet for deg. Ein bilkropp blir vist veg» (29). Ordet «bilkropp» understreker hvor godt kroppen og bilen «samarbeider» når trafikken flyter og fungerer som den skal. Kroppen og bilen blir ett, når et premiss er oppfylt: «ein bil kan ikkje velje bort ein annan bil. Trafikken er basert på dette. Samarbeid, sameksistens». Det er derfor reaksjonen blir så kraftig når sjåføren inne i tunnelen ser en motgående bil komme i rasende fart, og blir «utsett for eit kulelyn, eit vrengd brøl, eit bit i sida når lufta glefsar til» (29). Da blir reaksjonen kroppslig: «Endeleg ute av tunnelen stansar den saklege, saklause bilen, og ein sjåfør, ei

³⁶ Duffy 2009, 5

kvinne, kliv ut. Ho kjenner det som om kroppen er under ommøblering. Pusten hiv på seg, ho prøver å få den ned i magen, i staden kliv den opp i halsen» (29). I unntakstilstanden er det som om kroppen igjen blir bevisst sin egen kroppslighet; sjåføren løsriver seg fra bilen både bokstavelig – hun «kliv ut» – og metaforisk, kroppen blir ikke lenger «vist veg», men er under ommøblering. Pusten – det vi tidligere har sett som et viktig tegn på det levende mennesket – er også truet, eller truer; den lynraske bilen får livet i mennesket til å true seg selv.

Det er interessant at når sjåføren i det neste skal prøve å tenke rasjonelt heller enn med kroppen, når hun skal «løfte blikket og tenke på sivile rettar og kva for instansar som finst» (30) – også da forekommer det en kroppsmetafor: «Hjernen koplar såleis inn ein større kropp, ein annan og avlastande kropp, som ikkje høyrer den private frykta, men den større samfunnsplikta til [...] Denne andre kroppen bør ringe lensmannen» (30). Mennesket er altså kropp i enhver situasjon; også den rasjonelle samfunnsplikten er kroppslig. Likevel oppstår det et problem, når hun tenker over hva hun skal si når hun ringer: «hugsar ho egentleg berre brølet og den eigne kroppen som klamra seg til rattet? Jo, alt ho kan fortelje om, er kroppen sin, det urimelege den er blitt utsett for og har vist seg så ømtålig for» (30). «Forsøket» på rasjonell forståelse av det som har skjedd mislykkes – altså er også kroppsmetaforen for den rasjonelle tanken «mislykket». Til syvende og sist er det bare sin egen, kroppslige erfaring hun står igjen med. Og denne kroppens reaksjoner er altså betinget av bilen, men bare når bilen inngår i en trafikk som fungerer og flyter. Formuleringen «trafikk som fungerer og flyter» er i grunnen unødvendig, ettersom det er nettopp dette som definerer trafikken; som det heter i Bokmålsordboka betyr ordet *trafikk* «ferdsel, strøm av gående el. kjørende», og kommer fra italienske *traffico*, som betyr ferdsl eller handel.³⁷ Ferdsl, handel og strøm forutsetter altså utveksling, eller som det heter i romanen: «[E]in bil kan ikkje velje bort ein annan bil. Trafikken er basert på dette. Samarbeid, sameksistens» (29). Denne sameksistensen mellom bilene betinger også sameksistensen mellom bilen og bilføreren – bilmennesket. Og når den andre bilen kommer som «eit kulelyn, eit vrengd brøl», er det altså ikke lenger samarbeid og sameksistens, eller trafikk, og derfor løsrives også bilen og bilføreren, i det hun «kliv ut» og blir oppmerksom sin egen kropp, utenfor bilkroppen.

³⁷ Bokmålsordboka, «trafikk».

2.1.1 Bilkjøring som vane

Det å kjøre bil er en vane. Hver eneste lille bevegelse bilføreren gjør, hver beslutning og justering som tas underveis, skjer som om det var automatisk, ubevisst gjennom vanen. Men hva er en vane? Merleau-Ponty stiller dette spørsmålet, og knytter vanen til kroppen: Når et menneske skal lære seg for eksempel nye dansetrinn, er det ikke gjennom bevissthetens analytiske og intellektuelle forståelse: «Det er kroppen, der [...] ‘får fat i’ (*kapiert*) og ‘forstår’ bevegelsen. Tilegnelse af en vane er nok en griben af en betydning, men det er en motorisk griben af en motorisk betydning».³⁸ *Kroppen* tilegner seg dansebevegelsen; den vender seg til bevegelsen, *uten å tenke over det*. Men denne tilegnelsen gjelder ikke bare bevegelser, den gjelder også *ting*, gjenstander. «Hvis jeg er vant til at føre bil, kører jeg den op ad en vei og ved, at jeg ‘kan komme igjennem’, uden at sammenligne vejbredden med skærmenes bredde, ligesom jeg går igennem en dør uden at sammenligne dørens bredde med min krops».³⁹ Poenget her er at bilen ikke lenger er en gjenstand, «hvis størrelse og omfang bestemmes ved sammenligning med andre genstande». Bilen går fra å være en gjenstand kroppen forholder seg til, til så og si å bli en del av kroppen. Dette sammenliknes med den blinde som bruker stokk: «Den blindes stok er ikke længere en genstand for ham, den perciperes ikke længere som sådan, spidsen er forvandlet til et sanseområde, den forøger følesansens omfang og rækkevidde, den er blevet analog med blikket».⁴⁰ På grunn av denne tilegnelsen, denne vanen, kan både stokken og bilen regnes som en forlengelse av menneskekroppen. «At vænne sig til en hat, en bil eller en stok, vil sige at indrette sig i dem eller omvendt lade dem få del i egenkroppens voluminøsitet. Vanen er udtryk for vor evne til at udvide vor væren-i-verden eller ændre eksistens ved at indlemme nye redskaber».⁴¹ Det dreier seg om «en viden, som ligger i hænderne, og som kun melder sig ved en kropslig indsats og ikke kan tolkes objektivt».⁴² Dette beror på umuligheten i å skille mellom bevissthet og kropp, som er Merleau-Pontys fenomenologiske utgangspunkt: «Det er som tidligere nævnt kroppen, der ‘forstår’, under erhvervelsen af en vane. Denne formulering ville

³⁸ Merleau-Ponty 1994, 97

³⁹ Ibid., 98

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ Ibid., 98–99

⁴² Ibid., 99

være meningsløs, hvis det at forstå betyder at indordne noget sansemæssigt givet under en idé, og hvis kroppen er en genstand». ⁴³ Men noen slik «idé» finnes altså ikke, kroppen er ikke en gjenstand som utfører idéer som kommer fra bevisstheten: «[N]etop vanefænomenet tilskynder os til at ændre vort begrep om ‘det at forstå’ og vort begreb om kroppen. At forstå vil sige at opleve overenstemmelse mellem det, vi ser, og det, der er givet, mellem intentionen og udførelsen – og kroppen er vor forankring i en verden». ⁴⁴ Vi kan dermed si at bilkjøring handler om å la bilen få ta del i kroppen, eller «egenkroppen», som Merleau-Ponty kaller den.

I en passasje tidlig i romanen skildres barn som kjører radiobiler. Disse «fører sine doningar utan å trenge å stanse, utan å trenge å tanke, å tenke, dei følgjer instinktet, køyrer på kvarandre og inn i kvarandre, små ivrige kroppar i lyst glam» (20). Formuleringen «utan å trenge å tanke, å tenke» er instruktiv i denne sammenhengen, da den anskueliggjør nettopp hvordan menneskekroppen og bilen veves inn i hverandre. På samme måte som kroppen ikke trenger å tenke for å kjøre, trenger heller ikke radiobilen å fylle bensin. Samtidig blir bevissthetens fravær særlig tydelig i den doble betydning av ordet «tanke»: det er både et verb – det å fylle bensin – og substantivet til «å tenke». Og i stedet for å tenke følger de altså instinktet. Bilens automatikk er her både en metafor og en metonymi for kroppens automatikk; her er både likhet og nærhet. Også i en annen sammenheng blir instinkt nevnt i tilknytning til bilkjøring, når Lovall skal øvelseskjøre og farens tanker formuleres: «Instinkta er ikkje tente med grubling» (91). Instinkt bør her sees i lys av Merleau-Pontys utlegning av vanen, som fungerer uavhengig av bevisstheten.

2.1.2 Bilen kjører

En bil i bevegelse har (med få unntak) et menneske bak rattet, som har startet den opp, og gjør framdriften mulig: «Bilen treng denne kroppen, heile denne kroppen, for å kunne køyre» (166). Likevel kan mennesker ofte være fraværende i språklige fremstillinger, noe som skaper et inntrykk av at bilen beveger seg av seg selv. Eksempel: «Bilen køyrer» (207). Eller: «Bilen skrår over vegen» (10). Eller: «[B]ilen held normal fart inn i tunnelen» (28). Leser man setningene bokstavelig, er det bilen selv som holder farten, ikke mennesket som kjører den. Her er det naturlig å se forholdet mellom menneske og bil som en metonymisk

⁴³ Ibid., 100

⁴⁴ Ibid.

forbindelse; «mennesket i bil» forenkles til bare «bil». Men kan ikke dette sies å være et megetsigende retorisk grep? Det som skjer er at bilen, i språket, overtar for mennesket; mennesket forsvinner i bilen. En naturlig årsak til dette, er bilens rent fysiske overlegenhet. I bilen møter mennesket noe som er større, kraftigere og raskere enn seg selv. Ser man en bil i fart utenfra, kan det være vanskelig å få øye på mennesket som kjører. Dette skyldes bilens og menneskets *egenskaper*; i møtet mellom bilens egenskaper og menneskets, er bilen dominerende. Bilens «evne» til å bevege seg med overveldende fart gjør mennesket underlegent, og er med på å skape metonymien, å flytte tyngden i den språklige fremstillingen fra menneske til bil.

Som vi har sett blir duren som bilmotoren lager omtalt som «like naturleg, som, ja nærmast tilkoplá, pusten som går inn i og ut av dette andre, indre mørkret» (8). Denne koblingen mellom bilens dur og menneskets pust er også metonymisk, og naturlig å knytte til noe *rytmisk*. Andre steder fremstilles koblingen mellom bil og menneske metaforisk.

Merleau-Ponty beskriver hvordan mennesker beveger gjenstander ved hjelp av kroppen:

Jeg bevæger de ydre genstande ved hjælp af egenkroppen, der griber dem et sted for at flytte dem et andet sted hen. Men egenkroppen bevæger jeg umiddelbart, jeg finder den ikke et sted i det objektive rum for at føre den et andet sted hen, jeg behøver ikke lede efter den, den er allerede hos mig, – jeg behøver ikke at føre den hen mod målet for bevægelsen, den rører ved det fra begyndelsen, og det er den, der kaster sig ud mod det. Forholdene mellem min beslutning og min krop under bevægelsen er magiske.⁴⁵

Det er som om jeg-et selv *er* bevegelsen; i hvert fall er disse to umulig å skille fra hverandre. Men når bilen inntar og dominerer mennesket, er det som om jeg-et, eller bilføreren, også forsvinner i *sin egen* bevegelse – også her må mennesket la bilen *sitte i førersetet*.

Et alternativ til bilen som metonymi, er bilen som metafor. Blant annet er bilen som dyr en mye brukt metafor:

Inne i ein garasje, eigentleg er det ei ombygd høyløe, startar ein bil og set ein dirr i det gamle, nesten vektlause virket i bordkledningen. Bilen ryggar ut på plenen, på jord og gras, og ute av løa samlar lyden seg brått, endrar substans med grepet om underlaget. Der inne har bilen vore ei løve, oppøst, rumlande, på feil stad. No er den eit moderne, stillegåande dyr.

⁴⁵ Ibid., 36–37

Bilen blir ståande. Den er vaken, men enno ikkje heilt klar for å komme i gang. Kor verdifulle er ikkje sekunda, minutta frå ein dukkar opp i seg sjølv og til ein må ut i verda (117).

Det finnes ingen mennesker i denne passasjen, og umiddelbart er ikke dette noe bemerkelsesverdig. Men ved nærmere ettertanke, og dersom man ser hendelsen for seg, er det selvsagt noe fremmedartet over denne fremstillingen av bilen som viljestyrt, men uten noen sjåfør. Vi kan imidlertid dele passasjen i to deler: Først: «Inne i ein garasje [...] startar ein bil». Her står det ingenting om *hvem* som starter bilen, bare *at* den starter. Den starter ikke en gang seg selv; det er en passivkonstruksjon, og er dermed ingen besjeling. Det samme kan sies om beskrivelsen «bilen rygger ut på plenen». Dette kunne kanskje bli forstått med bilen som selve subjektet, men når den følger den forrige nevnte setningen, er det mer nærliggende å regne også denne setningen som passiv. Bilen rygger ut på plenen, tilsynelatende av seg selv (*auto-mobile*). Men så kommer andre del: Bilen har «vore ei løve [...] No er den eit moderne, stillegående dyr». Dette bryter med den passive fremstillingen av bilen, og gjør den til et dyr, og dermed aktiv og levende. Dette fortsetter ut passasjen, der bilen omtales som «stående», «vaken», «enno ikkje heilt klar for å komme i gang».

Den menneskelige sjåføren er altså fraværende. Det er forøvrig interessant at bilen her omtales som et dyr, ettersom bilen og dyret tidligere i romanen blir fremstilt som *motsetninger*. Dette skjer i en passasje som beskriver menneskets forhold til bjørnen og bjørnejakten:

Kroppen er gammal, kroppen er eit tregt system; av den grunn kjenner kroppen framleis bjørnen, meir enn hundre år etter at den i praksis vart utrydda i Noreg. Kor mange har ikkje nokon gong drøymt seg forfølgd av ein bjørn? [...] Bilen, derimot, er etter femti år som utbreidd samfunnsvesen, med titusentals dødsfall og forkrøplingar til følge, enno ein ukjend storleik. Bilen jagar ikkje. Bilen er ikkje personleg. [...] Rovdyret *hender* kroppen, trass i at rovdyr knapt finst. Bilen på si side, som er overalt, hender ikkje kroppen (95f.)

Setter man denne passasjen opp mot den forrige omtalte, er det en klar motsetning i forholdet mellom bil og dyr. Men i den første passasjen var det i garasjen at bilen var «ei løve, oppøst, rumlande, på feil stad», mens den ute i det fri er «eit moderne, stillegående dyr». I betegnelsen moderne ligger det likevel en motsetning til bjørnen, og slik kan knyttes an til den andre siterte passasjen. Bjørnen er forhistorisk, tilhører en annen tid – på samme måte som

elgen, som på et annet sted i romanen i et møte med bilen omtales som «eit historisk innskot». Bilen er derimot moderne – men like fullt «eit dyr».

Bilen som dyr er en gammel metafor. Allerede Filippo Marinetti omtaler bilen som «snøftende villdyr» og hai.⁴⁶ I Marinettis tilfelle kan dyr-metaforen fremstå litt malplassert, da den i sin hyllest av det fremtidige (bilen) påkaller noe fortidig (dyret). I *Maud og Aud* er det imidlertid ikke likheten mellom bilen og dyret som er dominerende, men snarere kontrasten mellom de to. Grunnen til at mennesket ikke frykter bilen på samme måte som bjørnen, er at bjørnen likner mer på mennesket; det er en forskjell mellom bilen på den ene siden og menneske og dyr på den andre:

korleis kan mennesket, nett som dyra, reagere og forstå seg på ein kropp utan utstråling og blick, der dunstane og rørslene ikkje forandrar karakter etter lynne og hormonproduksjon, og som berre gjennom eit plutseleg motorbrøl vil kunne bringe ein til å stivne og akte seg? (96)

Her er altså kontrasten til bjørnen stor: i bjørnen kan mennesket gjenkjenne *levende* trekk, og dermed identifisere seg med den, selv om den er skremmende; det er dette som skaper frykten. Bilen er imidlertid så annerledes at man ikke forstår faren som finnes i den: «Mennesket er sårbart overfor andre levande vesen. Ein har ikkje noko å gå på der. Det er for nært. Det er snakk om å eige, om å ha rett. Og plass. [...] Bilen, derimot, er overalt. Bilen er retten til å vere overalt. Prisen å betale er livsfare, og prisen er akseptabel» (97). Frykten for rovdycet skyldes likheten; begge er organiske. Bilen er sånn sett uforståelig. Den vennligsinnede innstillingen til bilen skyldes altså noe annet enn tegn til liv: «Vernet som bilen tilbyr, kan eit menneske derimot forstå seg på. For kroppen kjenner lyet og innkapslinga, kroppen kjenner att seg sjølv inne i bilen, det gamle og aldri forelda ønsket om å vere innanfor. Om å ha ei borg. Ein ham» (96). I denne passasjen begrunnes fortroligheten til bilen i karaktertrekk som likner hjemmet. I bilen er man *innenfor*. Et liknende poeng forekommer også tidligere:

Det var ikkje fordi du skulle komme deg bort. Det var ikkje det som var meininga med bilen. I alle fall ikkje konsekvensen.

Du skulle alltid kunne vere heime.

Heimen din skulle vere ei reise. (75)

⁴⁶ Marinetti 2007, 6

Her motsier romanteksten seg selv på flere punkter: først er mennesket fraværende i bilen, som om bilen var levende i seg selv; så er bilen levende, men nå som et dyr; deretter fremheves *kontrasten* mellom bilen og dyret, som skyldes at dyret er levende, mens bilen derimot er «ein ham», et hjem for mennesket. Men det er samtidig likheter mellom menneskets «fravær» i den språklige framstillingen av bilen og bildet av bilen som hjem. Det første framstår imidlertid som et «negativt» og det andre som et «positivt» uttrykk for menneskets forhold til bilen; når «bilen kjører» og mennesket er fraværende, er det som om mennesket har gått tapt, *blitt slukt* av bilen. Men det kan like gjerne skyldes menneskets behov for å bli innkapsla, være «innafor». Bilen er altså både noe man kan forsvinne og gå tapt i, men også et sted å være hjemme.

I en passasje som omhandler folk på landsbygdas forhold til hverandre, og hvordan dette forholdet er knyttet til bilene deres, heter det: «[B]ilen er, ute på bygda, ein eigenskap ved den som køyrer» (124). Et eksempel på dette er at dersom en mann, «gamle Homdrom», selger den gule Saaben sin – «kven skal då vite kva det er for ein gamling som labbar der langs vegen?». Enkeltmennesket er altså fratatt sine særegenheter når bilen deres er borte. Bilen er det særegne ved et mennesket. Dette er med på å forklare den metonymiske bevegelsen fra «mennesket i bil» til bare «bil»; bilen blir det vesentlige.

Motsetningen mellom å forsvinne og å være hjemme i bilen blir ytterligere komplisert i et dikt av Harry Martinson som er inkorporert tidlig i romanen, i forbindelse med Ruth Bores død:

Jag skalar mig själv.
Jag skalar mig själv fri från vagnarna.
Kastar av mig skal efter skal,
vagn efter vagn.
Men medan jag skalar känner jag
att jag också kastar av mig kött och blod.
Mycket som är människan kastar jag av mig.
Människan och hennes vagnar följas åt.
Ofta dör hon i sin rustning.
Ofta minns man henne
bara sådan hon var i sin rustning
med vagnen omkring sig. (14)

Mennesket er hjemme i bilen, bilen er menneskets ham. Bilen og mennesket er integrert i så stor grad at bilen definerer det menneskelige; bilen gjør mennesket til noe *mer*, men samtidig også til *seg selv*. Diktet er hentet fra Martinsons *Vagnen*, som i sin helhet utgjør en tydelig kritikk av bilismen. Med *Maud og Aud* som omgivelser har diktet imidlertid ingen entydig negativ framtoning.

Både hos Bakke og Martinson lever og dør mennesket i bilen. Men også den innsettende, livgivende hendelsen i et menneskeliv blir definert ut fra bilen: Når Aud Berre overlever bilulykken blir hun «fødd for andre gong, skoren ut av ein buk av metall og eld» (51). Slik konstituerer bilen alle fasene av menneskelivet: fødselen, livet og døden. Peter Sloterdijk omtaler bilen som «en rullende livmor, som på fordelaktig vis skiller seg fra sitt biologiske forbilde gjennom evnen til å bevege seg selv og følelsen av autonomi».⁴⁷

2.2 Bilen i samfunnet

2.2.1 Marinetti og futurismen

I sin bok *Death and Desire in Car Crash Culture* gjør Richarda Vidal nedslag i ulike kunstneriske fremstillinger av bilen fra det tyvende århundret, og ser dem alle i lys av futurismen. Filippo Marinettis *Futuristiske manifest* blir slik den prototypiske *bilteksten*. Manifestet har i kraft av sitt historiske tidspunkt (1909, tidlig i bilalderen) og storslagne visjon, fått definisjonsmakt når det gjelder tenkning og litteratur med bilen som tema. Vidal skriver at i studier som tar for seg bilkultur har Marinetti og futurismen ofte blitt brukt som en raskt avvist kuriositet, med sin uforbeholdne hyllest av bilen. Vidal vil derimot fremheve at mange av futurismens tanker har vært toneangivende i vestlig kultur i det 20. og 21. århundret, særlig *apoteosen* av bilen og dens muligheter.⁴⁸ Audun Lindholm skriver i sin anmeldelse av *Maud og Aud* at Marinetti med sitt manifest innstiftet «den moderne tradisjonen for å behandle trafikken som selve ureksemplet på at teknologien mennesket skaper, også virker tilbake på menneskets levemåte og selvforståelse».⁴⁹

Slik lyder 4. punkt i Marinettis futuristiske manifest:

⁴⁷ Sloterdijk 1995, min oversettelse.

⁴⁸ Ibid., 4

⁴⁹ Lindholm 2011

Vi hevder at det fabelaktige i verden har blitt beriket av en ny form for skjønnhet: det skjønnede ved hastighet. En racerbil der taket er dekket av rør som likner slanger med eksplosiv pust ... en buldrende bilmotor som later til å gå på jernsplinter, er vakrere enn *Nike fra Samotrake*.⁵⁰

I de første punktene har Marinetti hyllet egenskapene det farlige, energiske, risikable, i tillegg til mot, dristighet og opprør. Selv om man bør ta høyde for Marinettis hyperbolske tilbøyelighet, er det likevel en tydelig revolusjonær, avantgardistisk innstilling, og bilen er erkesymbolet på denne nye kunsten og litteraturen. Også bilføreren får sitt eget punkt: «Vi vil synges til ære for mannen bak rattet, med rattstanga rett ned i jorda og samtidig brennkvik langs jordsirkelens bane».⁵¹ Manifestet er skrevet i 1909, tidlig i bilens historie. Man kunne finne på å spørre seg om ikke en slik uforbeholden hyllest er muliggjort av sine omstendigheter, en tid der bilismen i sin uskyldige ungdom ikke har avstedkommet mange ulykker og dødsfall. Da er det imidlertid på sin plass å påpeke at nettopp en bilulykke er utgangspunkt for manifestet – ikke bare i skriften, men i virkeligheten. Marinetti var selv i et bilkrasj, som han beskriver i de foregående bemerkningene til manifestet («Futurismens grunnlag»), og kom ut av ulykken som, ifølge seg selv, et helt nytt menneske:

O morsgrøft, nesten fylt av gjørmevann! Skjønne fabrikkavløp! Jeg slukte begjærlig din nærende søle; og husket det velsigna svarte brystet til min sudanske amme ... Når jeg løftede meg – i skitne filler og stinkende – ut av den kantra bilen, kjente jeg gledens sønderslitte jern, som føyk så deilig gjennom hjertet mitt!⁵²

Grøften som mor og minnet om sin barndoms amme gjør det nærliggende å tolke krasjet som en slags gjenfødelse for Marinetti. Han fødes som et nytt menneske: et menneske krysset med maskinen. Det er risikoen i bilkjøringen som er skyld i denne revolusjonerende erkjennelsen. Marinetti stiger opp fra grøften, med erfaringen av det risikable og livsfarlige i seg, og er et nytt menneske; en menneske-maskin. Og risikoen i dette, faren for dødsulykker, forsterker altså denne opplevelsen, heller enn å svekke den.

⁵⁰ Marinetti 2007, 7

⁵¹ Ibid.

⁵² Ibid.

Opplevelsen av bilen og det å kjøre er for Marinetti en form for transcendens, som likner religiøsitet. Og så blir han da også født på ny, et fenomen som slekter på den kristne *gjenfødselen*, som betegner mennesker som i voksenalderen «finner Gud». Dette har en klar parallell i *Maud og Aud*, der Aud i bilulykken «vart fødd for andre gong, skoren ut av ein buk av metall og eld» (51). Det er flere antydninger til bilen som åsted for religiøs erfaring i romanen: «Bilen er ikkje personleg. Den rammar gjennom omstende, ikkje som vilje. Som ein gud: utan å vite det» (96). Bilens og trafikkenes kontroll over menneskene likner Guds allmektighet: «Vegen gir og vegen tek» (61); «Bilen opnar alt, stenger alt» (195). I *Jobs bok* i Bibelen heter det at «Herren ga, herren tok».⁵³ Som vi har sett er det noe uforståelig over bilen; det er dette som fungerer tiltrekkende på mennesket. På samme måte som religiøse tilbøyeligheter handler om det uforståelige i tilværelsen, gjør også bilen det. Og på samme måte som Gud kontrollerer liv og død, gjør bilen det. Det er likevel verdt å bemerke at der vi tidligere har sett menneskets tilknytning til bilen forankret i det kroppslige, peker bilen som transcendens mot noe ikke-kroppslig eller -materielt. Slik opptar bilen alle nivåene av menneskets væren: både kroppen og bevisstheten; både sansningen og tenkningen.

Marinetti er siden mer eksplisitt i sin visjon om en krysning mellom mennesket og maskin: «With us begins the reign of the man whose roots are cut, of the multiplied man who mixes himself with iron, who is fed by electricity and no longer understands anything except the lust for danger and daily heroism».⁵⁴ Det er et ønske om å fjerne alt menneskelig – som ifølge Marinetti er preget av stillstand – til fordel for det mekaniske; en *bevegelse* fra menneske til maskin, til menneske-maskin. Og bilen forstås altså som et symptom på denne bevegelsen – fordi bilen er bevegelse i seg selv (*auto-mobile*). Menneske-maskinen, eller bil-mennesket, skal ikke være et nytt mennesket i den forstand at det skal ta menneskets plass, for også det vil være en statisk tilstand – Marinetti vil heller utvikle menneske, og med bilens bevegelse *fortsette* å utvikle det: «The objective of the fusion of man and machine is not wholeness, which would be static, but rather a doubling of forces, which will be achieved by ‘a constant interchange of intuition, rhythm, instinct and metallic discipline’».⁵⁵

⁵³ Job 1,21

⁵⁴ Sitert i Vidal, 10

⁵⁵ Ibid., 28—29

Vidal skriver: «The car, representative of all technology, is Futurism's main trope for establishing man's supremacy over nature». ⁵⁶ Denne seieren over naturen viser seg i hvordan menneske-maskinen med bilen kan overskride tid og rom, med sin revolusjonerende bevegelse og fart. Mennesket er ikke lenger bundet av hverken tid eller rom, det er fritt og kan overskride sine egne begrensninger. Likevel er deres hybrid av menneske og (bil-)maskin kun en metafor, som uttrykker *erfaringen* av bilkjøring; en *faktisk* hybridisering av bil og menneske er på dette tidspunktet hinsides futurismens visjoner.

Det er tydelig at futuristene er fullstendig oppslukt av denne nye, revolusjonerende opplevelsen bilkjøring er, og denne oppsluktheten er noe de selv bejaer. Man kan si at det tyvende århundret på mange måter skulle vise seg å oppfylle Marinettis utopiske bilsamfunn, med en utbredelse som i stor grad skyldes nettopp den fascinasjonen for fart og risiko som Marinetti tar til orde for. Denne fascinasjonen kan ha vært vel så viktig i bilismens vekst som behovet for transport av mennesker og varer. Likevel kan ikke Marinettis ensidige syn på bilen og farten sies å være oppfylt; Som Vidal påpeker har Marinettis utopiske visjon i løpet av århundret som er gått stadig nærmet seg en dystopi. ⁵⁷ Et aspekt Marinetti neppe så for seg er den normaliseringen bilkjøring over tid skulle medføre, hvordan det guddommelige og magiske ved bilen som nyhet skulle svekkes og fascinasjonen bli erstattet med hverdag. Og med en slik overgang ble de negative sidene og konsekvensene av bilismen synlige. Dette er også det vesentlige skillet mellom Marinettis visjon og *Maud og Aud*: Der Marinetti er udelt positiv til bilens revolusjonering av menneskets erfaringsmuligheter, er dette i *Maud og Aud* fremstilt langt mer negativt. Romanens viktigste hendelse er som vi har sett en tragisk bilulykke; der krasjet for Marinetti skaper en ny og bedre tilværelse, er det i *Maud og Aud* en ny tilværelse preget av sorg, traumer og fysiske sår. Samtidig er det fortsatt spor av den Marinettis forgudende innstillingen til bilen, både i *Maud og Aud*, og i samfunnet og samtiden. Uansett hvor mye død trafikken bringer med seg, fortsetter bilen å fortrylle. I bilen er nettopp nærheten til døden med på å gjøre følelsen av *liv* desto mer intens. Dette uttrykkes, riktignok med en parodisk distanse, i *Maud og Aud*, av radioverten OV i «Radio Taxi»: «Å køyre fort gjennom eit landskap, slik du veit, gode lyttar, gir ei kjensle av kraft, av å vere i gang og vere midt i livet» (122).

⁵⁶ Vidal 2013, 8

⁵⁷ Ibid., 13

2.2.2 Richard Ford og forbrukersamfunnet

Henry Ford er blant dem som har hatt størst betydning for bilens utbredelse. Med T-modellen gjorde han bilen til allemannseie. Da han døde hadde han laget like mange biler som det var mennesker i USA da han ble født.⁵⁸ Men i denne sammenheng er Ford interessant først og fremst når man ser hans konkrete resultater i forhold til hans tenkning. Ford var en revolusjonær som ble hyllet av og inspirerte både Hitler og kommunister.⁵⁹ Vidal ser imidlertid fordismen som den praktiske realisering av Marinettis teoretiske, futuristiske visjon. Ford og futuristene var begge opptatt fremskritt og teknologioptimisme, og på samme måte som Marinetti så Ford for seg en sammensmelting av mennesket og maskinen.⁶⁰ I produksjonen av T-modellen så Ford for seg at etterspørselen var uendelig. Han sørget for å betale arbeiderne godt, så de selv skulle ha råd til å kjøpe bil. Arbeideren skulle være som en maskin. Ford mente at mennesker liker og trenger jobber som ikke krever tenkning, kun automatikk og rutine. I Fords samfunnsvisjon skulle arbeideren jobbe for å tjene penger, og bruke pengene til å kjøpe varene som blir laget. Etter hvert vil han jobbe mer, for å tjene mer penger og kjøpe flere varer, noe som igjen øker produksjonen, til stadig nye høyder.⁶¹ Et viktig ledd i dette var å gjøre bilen billig, så arbeiderne selv skulle ha råd til å kjøpe den. Kingsley Dennis og John Urry skriver at fordismen «helped to develop an automobile consumer class in a marketplace hitherto reserved for mostly young wealthy men who treated their cars as ‘speed machines’». ⁶² Disse unge mennene og deres fartsmaskiner kan gjerne knyttes til futuristene, noe som skaper en motsetning til Vidals påstand om fordismen som realisering av futurismens prosjekt; en vesentlig del av futurismens farts- og voldsforherligelse gikk tapt i allmenngjøringen og masseproduksjonen Ford gjennomførte. «Now the automobile could become a commodity for the masses and especially for many families living in the American suburbs». ⁶³ Kapitalismen annekterte bilen og gjorde den til markedsvare, noe som samtidig fjernet denne magien Marinetti hadde tillagt den.

⁵⁸ Strøksnes 2005, 27

⁵⁹ Wollen 2002, 117 og Strøksnes 2005, 129

⁶⁰ Vidal 2013, 47

⁶¹ Ibid., 48

⁶² Dennis og Urry 2009, 33

⁶³ Ibid., 33–34

Bilen skulle snart bli selve symbolet på den kraftige økningen i arbeiderklassens kjøpekraft og fritid.⁶⁴ I bilindustriens barndom var det å nå ut til massene, å skape blest rundt bilen som forbruksvare, minst like viktig som teknologiske framskritt. Men statusen som forbruksvare skulle snart fremkalle en ny, ideologikritisk innfallsvinkel til bilen som fenomen. Harry Martinsons *Vagnen* (1960) er som nevnt svært kritisk til bilismen. I 1969 lagde det norske tidsskriftet *Profil* et temanummer om «Norsk veiplan», der samferdselspolitiske dokumenter ble lest i en blanding av et politisk og litterært perspektiv. Nummeret ble videreutviklet til boken *Trafikk-krigen*, av Jan Carlsen og Hans-Magnus Ystgaard. I boka tolkes privatbilen inn i en marxistisk kritikk av kapitalismen. Kapitalismen legger til rette for økende biltrafikk, som fører til trafikkulykker og helsefarlig miljø, som igjen legger til rette for 'sikrere' biler og veier, som igjen åpner for «et nytt marked for kapitalistisk ekspansjon».⁶⁵ Carlsen og Ystgaard tar til orde for å fjerne privatbilen som mulighet for arbeiderne i deres reise til jobben, og erstatte dette med et kollektivt transportapparat.⁶⁶ Boken er interessant som historisk eksempel på systemkritikk, selv om den i stor grad fremstår utdatert i dag. Et eksempel på dette er deres sterke betoning av hvordan klasseskiller gjenspeiles i trafikken.

Situasjonisten Guy Debord skrev i 1959 «Positions situationnistes sur la circulation», situasjonistiske teser om trafikk, der han kritiserer byplanleggere som anser privatbilen som utelukkende et fremkomstmiddel. «In reality, it is the most notable material symbol of the notion of happiness that developed capitalism tends to spread throughout the society».⁶⁷ Debord gjør bilen til prototypen på kapitalistisk propaganda, og et symptom på fremmedgjøring. Likevel er det først og fremst i en byplanleggingskontekst at Debord kritiserer bilen; bilen er ikke ond i seg selv, men stjeler fritid fra arbeiderne med tiden det tar å kjøre til og fra jobb, noe som bygger ned skillet mellom arbeid og fritid. Dessuten har bilene fullstendig tatt over bykjernene. Den avsluttende tesen er en oppfordring:

Revolutionary urbanists will not limit their concern to the circulation of things, or to the circulation of human beings trapped in a world of things. They will try to break these

⁶⁴ Duffy 2009, 114

⁶⁵ Carlsen og Ystgaard 1970, 13

⁶⁶ *Ibid.*, 14

⁶⁷ Debord 2006

topological chains, paving the way with their experiments for a human journey through authentic life.⁶⁸

Menneskene er fanget av tingene, hvorav bilen er et eksempel, og dette hindrer oss i å leve et autentisk liv. Debords gjeld til Marx er åpenbar. I *Kapitalen* skriver Marx: «Varene er ting og kan derfor ikke gjøre motstand mot mennesket. Dersom de ikke er villige, kan mennesket bruke makt, med andre ord, ta dem».⁶⁹ Den marxistiske oppfatningen av bilen er altså at den er en ting, en vare. Men bilen var og er en helt særegen type forbruksvare; den er ikke statisk og uforanderlig, som forbruksvarer flest. Likevel deler den mange av kjennetegnene: design og materialer som utgjør bilens utseende gjør den til en forbruksgjenstand god som noen. Imidlertid er bilen først og fremst en maskin, en kilde til bevegelse, noe som gjør forbruket alt annet enn passivt. Bilens og fartens evne til å fremkalle adrenalin hos menneskene passer ikke helt med den tradisjonelle analysen av forbrukets passivisering av mennesket, slik vi finner hos Marx og Guy Debord. Enda Duffy skriver at bilen som forbruksvare

superseded all of Marx's intuitions about how a commodity's mystical character resides in its congealment of the labor power used to produce it, because it engendered in its consumers effects far beyond the usual run of commodity pleasures and suggested to them a range of behaviors, pleasures and freedoms which they had hardly intuited before.⁷⁰

Denne gleden, som kom i tillegg til gleden ved selve forbruksvaren, er det Duffy kaller «adrenalin». Men det er flere sider ved det anførte Marx-sitatet som utmerker seg som lite treffende når man tenker på bilen. Bilen kan gjerne sees som en ting, men bemerkningen om at den ikke er i stand til å gjøre motstand mot mennesker kan diskuteres. Dersom mennesket var i stand til å fullstendig kontrollere bilen, ville neppe trafikkulykker forekomme. Dermed påkaller sitatet en annen kjent passasje hos Marx, fra *Det kommunistiske manifest*:

De borgerlige produksjons- og trafikkforhold, de borgerlige eiendomsforhold, det moderne borgerlige samfunn som hadde tryllet frem så veldige produksjons- og

⁶⁸ Ibid.

⁶⁹ Marx 1995, 101

⁷⁰ Duffy 2009, 117–118

samferdselsmidler, ligner trollmannen som ikke lenger kan styre de underjordiske makter han har manet frem.⁷¹

De «underjordiske makter» Marx og Engels her snakker om er selvsagt det gryende proletariatet, men hvis vi heller ser for oss at det er *bilene* som omtales, fungerer passasjen som et godt alternativ til beskrivelsen av varer vi finner i *Kapitalen*. Oppmerksomheten bør da være på det at bilene ikke kan beherskes. Bilen er ikke en *ting*, den er noe annet, noe eget. Den styres av mennesket, men samtidig unndrar den seg fullstendig kontroll. Det er i dette spennet, mellom kontroll og ikke-kontroll, at et av de viktigste kjennetegnene ved bilkjøringen ligger. Kontrollen – og dermed behaget og friheten – er betinget av det som ikke lar seg kontrollere. Dette kaller Duffy adrenalin, en utvidet betegnelse for «a new intuition of the novel emotional, psychic, and somatic possibilities raised by the conjunction of the technological prosthesis of the automobile and the human organism».⁷² Han beskriver dette som «a new, if subtle, moment in the history of human awareness of the senses». Adrenalin ble oppdaget og isolert som et menneskelig hormon i 1900 og dets molekylære struktur fastlagt i 1904.⁷³ En medisinsk definisjon av adrenalin er:

[H]ormon som dannes i binyremargen og som kjemisk står noradrenalin nær. Det øker hjertets arbeid og bevirker en sammentrekning av de finere blodårer. Fremkaller derigjennom blodtryksstigning. Utløses i fare- og stress-situasjoner slik at individets evne til handling øker.⁷⁴

Bilkjøring innebærer som Duffy skriver nye opplevelser av velbehag og frihet, men samtidig utløses altså adrenalin av fare- og stress-situasjoner. Disse er gjensidig avhengige av hverandre. Mennesket er villig til å gi fra seg kontroll for å oppleve kontroll; villig til å risikere fare for å oppleve frihet, å oppleve *liv*. Eller som det heter i *Maud og Aud*: «Bilen er retten til å vere overalt. Prisen å betale er livsfare, og prisen er akseptabel» (97). Man kan leve med livsfaren fordi den er «basis for det livet ein fører, den rørlege kroppen ein har vent seg til å ha» (98). Mennesket har vent til å være *rørleg*, å leve med adrenalin. Uttrykket *adrenalin-junkie* brukes gjerne om mennesker med en uvanlig interesse for fart og farlige

⁷¹ Marx 2000, 229

⁷² Duffy 2009, 113

⁷³ Ibid.

⁷⁴ *Store norske leksikon*, 2005–2007

situasjoner. Men i et historisk perspektiv er adrenalin-junkien i vår tid den helt vanlige bilføreren, som hver dag setter livet i fare for fartens skyld. Dette er altså en tilværelse vi har *vent oss til*.

Følelsen av adrenalin og liv er følelsen av det nye. I «Førstegongsminnet» skriver Bakke om at opplevelsen av fart fantes også før i tiden:

Høg gammel fart var til å forstå: fallet i terrenget, skia mot skaren, vinden i seglet. At botnen dreg, kjenner alle som har ein kropp. Til og med ei flukt gjennom lufta var råd å begripe seg på, for vinden og fuglane hadde så å seie vist veg, og den vegen er gammel som trompetskriket til trana, ei verd full av varsel og teikn. Og hesten forvandla graset den åt, til musklar som kunne sprengje seg. Fråden står om bisselet, to hjarte dundrar over is eller slette, det står om liv.⁷⁵

Deretter fremstilles bilen som motsetningen til dette, som en *ny type* fart: «Kroppen vart isolert i farta, kroppen vart påkopla i farta. Kroppen skilte seg frå grunnen den gjekk på. Kroppen hadde arbeidd marka, brote landet, hausta og bygd, bøygd seg og bore; no var den kommen til neste steg».⁷⁶ Bilen skaper en avstand mellom mennesket og naturen. Der mennesket tidligere *forstod* farten den var en del av, representerer bilen fravær av forståelse. Det revolusjonerende ved bilen og dens forvandling av mennesket og dets erfaringer, henger altså sammen med fravær av forståelse av sammenhengen dette inngår i.

2.3 Bilen som emblem og metafor

Bilen er i seg selv en sammenblanding av materialer, slik vi har sett i forrige kapittel; den er en forlengelse av menneskekroppen og den er bevegelse. Bilen er et eksempel på teknologisk nyvinning og hjelpemiddel, en maskin og protese, en utvidelse av kroppen. Men hva er bilens særegenhet, som skiller den fra andre proteser? Den evne til bevegelse, til å frakte oss rundt i rom, og påvirke vårt forhold til tid. Bilen er både en metafor for og et emblem på menneskets forhold til teknologien; bilen er menneskets middel til bevegelse, og slik illustrerer den at mennesket er bevegelig. Bilen er altså et emblem; Et emblem er et ikonografisk symbol for en

⁷⁵ Bakke 2012, 61

⁷⁶ Ibid.

kulturs viktige drømmer og fantasier.⁷⁷ I bilen beveger mennesket seg raskt gjennom naturen. Men med bilen beveger også naturen seg raskt *i* mennesket, det vil si i menneskets forestillingsverden og livsbetingelser; bilen og teknologien gjør at menneskenaturen forvandles, og alltid er i bevegelse. Mennesket og dets natur blir umulig å fastlegge.

Bilen er det ypperste konkrete eksempelet på den nye teknologien mennesket har frambrakt, og dens utbredelse. Gjennom sin evne til å frakte og bevege mennesket blir den dessuten en metafor for denne utviklingen som skjer så raskt i vår tid; hvordan mennesket stadig forandrer sine livsbetingelser gjennom ny teknologi – ikke bare med fremkomstmidler, men gjennom bioteknologiske endringer av kroppen, og i samhandling med datamaskiner. Slik blir bilen et embleme for menneskeartens utvikling i vår tid, en utvikling hvis horisont stadig flyttes.

Samtidig er bilulykken sentral i romanen, og bilulykken peker mot en annen forståelse av denne utviklingen. Bilulykken er først og fremst en understrekning av menneskets og teknologiens begrensninger i møte med naturen. Bilulykken er forankret i det materielle; materialenes betydning skyldes romanens understrekning av legemliggjøring; kroppen, metallet, fjellet; fenomenene eksisterer i kraft av sin materialitet. Når bilulykken så inntreffer, kan dette forklare ut fra umuligheten i å forene disse materialene. Et teknologioptimistisk syn på framtiden vil ta til orde for en overskridelse av motsetningene mellom organismen, teknologien og naturen, og framheve at disse forenes i et nytt menneske. Det bilulykken i Maud og Aud derimot symboliserer, er at en slik forening mislykkes, og medfører snarere død enn en ny tilværelse. Og dette forankres i elementenes materialitet; det er den konkrete, fysiske foreningen av materialer som er umulig. I møte med fjellet stanser hjertet og pusten; plasten smelter og metallet knaser. Der bilulykkens destruktive konsekvenser ble framhevet i kapittel 1, har jeg i dette kapittelet ønsket å vise at romanen også fremstiller bilen som et uomgjengelig, og dessuten ofte positivt, tilskudd til menneskets tilværelse. Bilen er et konkret uttrykk for menneskets trang og behov til å forvandle seg selv, og utvide kroppen – samtidig har mennesket med bilen skapt en protese og med den erfaringer det ikke selv er i stand til å forstå. Til det er farten for stor, bevegelsene og konsekvensene for omfangsrrike.

Bilen og bilulykken er to sentrale motiver. I det følgende skal jeg undersøke to andre «motiver»; personene Aud og Jon Berre. Min hensikt med å framheve de to romanpersonene

⁷⁷ Fowler 1999

Jon og Aud Berre er ikke å gjøre dem til gjenkjennelige mennesker, men snarere å understreke deres status som tekstlige instanser der tematikkens ulike aspekter samles. De er ikke interessante som mennesker, men som tematiske «punkter», tematiske motiver, så å si. De representerer hver sin tematiske enhet, som samtidig består av innbyrdes flertydige komponenter. I Aud og Jon Berre videreføres innsiktene fra de to første kapitlene: begge overlever bilulykken, og nettopp denne overlevelsen er definerende for deres videre liv. Også de trekkene ved bilkjøringen som jeg har anskueliggjort i dette kapitlet blir tydelige i personene og deres liv.

3 «Åleine har ho enno aldri komme til verda». Aud Berre og overlevelsen

Det følgende kapittelet ligger tettere opptil romanens fortelling og handling enn de foregående. Det skal dreie seg om en av romanens hovedpersoner, Aud Berre. Aud er som nevnt den hvis liv bilulykken får flest konsekvenser for. Alt vi får vite om hennes voksenliv er farget av bilulykken hun opplever som barn. Både hennes valg av yrke – medarbeider i et trafikkprogram i radio – og hennes mystiske og farlige bilkjøring på fritiden; begge disse aktivitetene er uløselig knyttet til bilulykken. Jeg argumenterer for at Auds levemåte og handlinger kan leses samlet sett som et forsøk på å *forstå* bilulykken og dens overveldende konsekvenser, noe som er betinget av hennes status som *overlevende*.

3.1 Aud overlever

Aud overlever bilulykken, «hundre prosent, det er mykje, forstår ho. Ho er, trass frakturar, framleis eit jentebarn» (18). Hun blir skadet, hun får en dyp flenge i ansiktet, men «dei set inn nokre skruar og skjener som skal hjelpe henne å vekse saman til den ho var» (18). Likevel får hun et arr, som forandrer utseendet hennes for godt: «Andletet hennar er hos Maud no. Andletet deira» (18). Men ikke bare fysisk, også psykisk har noe endret seg, både for henne og Maud: «Før har dei levd, no har dei overlevd. No er dei, med eitt, *i live*» (19). Det er også i etterkant av dette at Auds traume overføres til det fysiske: i løpet av tiden på sykehuset slutter hun å snakke. «Aud bestemmer seg for å vere så still ho kan» (22). Dette blir omtalt som at «noko er gale med farten hennar» (24). Hvordan bør denne metaforen tolkes? Hva er «farten hennar»? Det er nærliggende å forstå det som tegn til liv; liv som bevegelse. Noe er galt med farten hennes, altså er noe galt med *livet* i henne, livets ellers stadige framdrift. Livets fart slik vi ellers tar det for gitt. Livet som vei er en død metafor, om ikke en klisjé, men her nevnes den altså bare indirekte, ved at noe er galt med «farten» i livet til Aud. «Korleis kan ein finne att det som no forsvinn ved ikkje å bli til, det som så å seie mister sin naturlege veg ut i verda?» (24). Farten finner sin vei; mennesket, med sitt språk, lever sitt liv; dette er det normale – «sin naturlege veg» – slik det går hvis ingenting går galt. Men i Auds tilfelle er det

«eit gap som opnar seg»; noe *har* altså gått galt, og farten finner altså ikke «sin naturlege veg ut i verda», fordi farten stoppet brått, bilulykken satt en stopper for livets gang, fremdrift. Likevel lever hun videre. Hun *over-lever*. Senere i romanen heter det, i en annen sammenheng: «Ei gåve er ikkje det ein får, men det ein har og ikkje blir fråteken; å leve er ein kortvarig dispensasjon frå fråværet» (48). Dette fraværet kan knyttes til bildet av gapet som åpner seg. Det er dessuten betegnende at setningene forekommer i en roman som omhandler bilkjøring og bilulykker: slik kan døden/fraværet nesten sies å være det normale i vår moderne, bil- og trafikorienterte verden. Mennesker dør i trafikken hver eneste dag; det er normalen, man aksepterer det. Trafikkdøden blir så og si en «naturlig» død, på lik linje med gamle mennesker som dør etter et langt liv. Samtidig er det mye i romanen som forsøker å fremmedgjøre denne oppfatningen, å se disse holdningene og fenomenene på en ny måte, i et nytt lys.

I møtet med Auds stillhet blir de pårørende enige om at «[t]eknikkar mot utglidning må nyttast» (24). Ordet «utglidning» gjør det nærliggende å tolke setning som en metafor for bilkjøring; man må unngå at bilen sklir ut av veibanen og krasjer, at Aud krasjer bilen som er livet hennes. Sett i sammenheng med dette får setningen «noko er gale med farten hennar» ny betydning; der setningen først antydte at farten hadde *stanset*, er det som om den i lys av «utglidningen» heller tyder på at farten er for høy, ute av kontroll, i den grad at det er fare for krasj og ulykke. Og hvis vi da opprettholder «farten» som en metafor for og tegn på liv, får setning altså motsatt betydning: «noko er gale med farten hennar» betyr ikke at livet har stoppet opp, men at det har en voldsom fart – en farlig fart.

Satt opp mot hverandre utgjør de to ulike betydningene av «farten» kontraster. Samtidig er det en kontrast som på dette tidspunktet er velkjent: det trege på den ene siden, og det for raske på den andre. Begge deler er «gal» fart. Begge deler er dessuten stillhet; Aud slutter å snakke. Dette knytter seg an til romanens første setninger: «Stille over i femte gir. [...] 100 er så nær ingenting ein kjem». I Auds stillhet er det imidlertid noe som er galt, og farmorens forsøk på å få Aud ut av stillheten innebærer leker og dukker. Disse er «livliner til det gamle tilværet» (24), men de er likevel ikke til hjelp, for «[i]ngenting kan meir om stille enn dei». Her er det snakk om stillhet i bokstavelig forstand: dukkene er ikke i live, stillheten er deres eneste «fart». For Aud er stillheten imidlertid en unntakstilstand; en unntakstilstand som til en

viss grad skal vise seg å være permanent. «Stilla er noko som både held pusten og aldri treng å puste» (22).

På neste side, i en annen sammenheng, leser vi: «Liv må av og til skrumpe til sitt aller minste for å styrke seg, men også for å makte å bli borte» (25). Setningen omtaler ikke Aud direkte, men det er nærliggende å tolke setningen i sammenheng med det anførte. Aud blir stille; livet hennes skrumper seg inn. Dermed får den lave og høye farten felles egenskaper; begge deler handler om at livet vil styrke seg, men også at det skal «makte å bli borte». Hvis dette «makte å bli borte» tolkes som tegn på en form dødsdrift, i psykoanalytisk forstand, er det likevel et uttrykk for liv. Et av Freuds poenger i *Hinsides lystprinsippet* er nemlig at «*målet for alt liv er døden*».⁷⁸

Sykesøsteren Turid Sahl forsøker å snakke til Aud, men heller ikke hun får noen respons (25). «Ho merkar korleis stemma hennar etter kvart finn eit eige spor, det ho bruker når ho snakkar til dei som er for gamle eller sjuke til å svare, men som treng å høyre menneskerøyst; det er ei stemme som verken ventar eller ber om noko svar» (25–26). Det at stemmen ikke venter noe svar kan sees i sammenheng med en passasje senere i romanen, der det levende og det å vokse omtales på følgende måte: «Det levande sitt kjenneteikn er innretting. Å vekse er å likne, å svare» (66). Liv er avhengig av samspill med noe annet, med noen andre; svar. Og når Aud ikke svarer, ikke snakker, er det i mangel av dette samspillet, denne andre. Og livet får det altså vanskelig uten «svar».

Romanen forteller ikke stort om Auds liv etter bilulykken inntil hun er blitt godt voksen. En hendelse beskrives likevel: hvor hun er og hva hun gjør når Prinsesse Dianas dør i Paris i 1997. Aud er på en fest i en øde lagerbygning i Hamburg. Av hennes reaksjon overfor personen som forteller henne nyheten, er det innlysende at hendelsen gjør sterkt inntrykk på henne:

Ho veit allereie [...] at ho på grunn av dette ikkje vil kunne komme til å gløyme andletet hans, det liksom for store andletet under eit dekke av blond, allereie litt tynt hår, blikket hans [...]. Guten var ein bodbringar og spelte inga rolle, det vil seie: han spelte nett denne rolla (63f.).

Guttens rolle i Auds liv (og i romanen) er å bringe henne denne beskjeden. Dette skjer i 1997, 16 år etter bilulykken, som skjedde da Aud var 7 år. Altså er hun 23 år på dette tidspunktet.

⁷⁸ Freud 2011, 51

Når fortellingen etter hvert stabiliserer seg, og historien fortelles mer kronologisk, er Aud blitt godt over 30 år. Det er altså store deler av Auds liv som blir forbigått i stillhet, men det er neppe tilfeldig at Dianas død er et unntak: Diana dør i en bilulykke, en erfaring Aud kjenner. Men det er ikke bare det at hun nå har bilulykker til felles med Diana som gjør opplevelsen så sterk; det er også det at Aud kan knytte Diana direkte til sin egen bilulykke, via minnene fra tiden på sykehuset:

I tv-en på tv-bordet vinkar to nygifte til Aud og Maud. Det er *Tjals* og *Dia-ænnæ*, prins og prinsesse av *Oeils*, eller er det *Veils*? Dei smiler og vinkar, smiler og viknar, frå ein bil som manglar tak. Og det er ingen måte på kor sakte den bilen rører seg. [...] Den sneglar seg fram, læst som om den ikkje er ein bil på ordentleg. Aukar den farten berre litt, vil kanskje folka styrte fram og velte den.

Men bilen flyt gjennom mengda, dei nygifte smiler på skjermen og på tusentals filmrullar, køyrer inn i linsene, heimane, pupillane. Køyrer inn i kroppane (19).

Auds sterke reaksjon på Dianas dødsulykke er altså knyttet til tidspunktet hun selv opplevde en bilulykke, og tiden på sykehuset, der «ingenting [er] friskt og ingenting dødt» (21). Kontrasten er stor til Diana på tv-en: «Denne jenta så blyg [...] Her kjem ho no. Sjå henne lyse. Så kysk, så medviten, og samstundes så uerfaren. [...] Fersk og fullvaksen sit prinsessa der, med tillit til det ukjende; trygg på det som heretter kjem mot henne med ei kraft ho aldri har møtt» (19). Den siste setningen kan tolkes som et frampek til Dianas skjebne, men for syvåringen Aud på sykehuset er det bare lykke å se, så kontrasten er likevel stor.

I boken *The Speed Handbook* beskriver Enda Duffy kjølvannet av Dianas død: Alt oppstyret om paparazzienes voldsomme jakt (bokstavelig talt) på prinsessen, om fremtiden til det britiske monarkiet – og hvordan alt dette overså et simpelt faktum,

which was that this was a crash, a traffic accident. Diana was the «people's princess» precisely because, even if ever status, wealth, and way of life were fabulously beyond those of ordinary people, she has nevertheless lost her life in a way that everyone stands a chance of losing it ever day – in a car crash. [...] the fearful mundane quality of the car accident had to be held sacred – a last taboo of the fear of speed. In the weeks after the crash, the British Road Safety Association lanuched a new campaign: «We all drive a bit too fast sometimes. Slow down. Speed kills».⁷⁹

⁷⁹ Duffy 2009, 2–3

Dianas død blir et uttrykk for både en universell og partikulær innstilling til bil-døden. Det partikulære er Auds personlige forbindelse, mens det universelle handler om innsikten at alle er like foran trafikkulykken. Tanken finnes også formulert direkte eller indirekte i *Maud og Aud*, for eksempel: «Vi er jo alle eitt. Vi blir minte på det» (48) og «Eit liv kom til endes i Paris. På den andre sida av *Mini Metro, Pimlico*. / Ei jente, ei vanleg jente, sit i ein bil, overgangen skjer no ho kliv ut av den. Monarkiet eksisterer ikkje inne i bilen» (146).

Det at trafikkulykken ikke gjør forskjell på folk, kan knyttes an til det at *veien* ikke gjør forskjell på folk. I en essayistisk passasje i romanen omtales minnesteder langs veiene der mennesker har dødd. Fortelleren spør om ikke disse stedene kunne bli permanente, som en påminnelse om bilkjøringens konsekvenser. Men «slike vegskikkar må ein til andre land for å finne, i Noreg får asfalten siste ordet, og skinet frå ein kvit måne i ein våt vegbane er det nærmaste ein kjem eit lys som aldri sloknar» (51). Det er derfor, når vi i påfølgende avsnitt treffer Aud igjen, der hun oppsøker ulykkesstedet igjen etter mange år («Det er ikkje første gong ho er attende, men det må vere ti år, tolv kan hende, sidan ho var her sist» (51)), at det oppstår en usikkerhet i henne, om hvorvidt det faktisk var her ulykken skjedde: «Det kunne vore kva sving, kva utsprengd plett som helst. Ho meiner ho er på rette staden, men ho er ikkje heilt sikker». Det vesentlige her: På samme måte som bilulykken kan ramme hvem som helst, kan den også ramme *hvor* som helst. Og det at den rammet Aud, men at hun overlevde, og at hun altså ikke sikkert kan plassere åstedet, gjør at *alle* veier utgjør åstedet. «Kor likegyldig, kor umerkt denne staden er av det som hende. Av augneblinken, utbrotet, som ingen kan førestelle seg i det grå og ordinære ein slik dag er bygd av. Ein slik veg» (51). «Ein slik veg», altså, ikke akkurat denne veien.

Denne generaliseringen av bilulykken og ulykkesstedet står i kontrast til den tidligere nevnte jenta hvis kjole lager avtrykk i asfalten når hun legger seg ned, noe som beskrives som veiens første ulykke. I Aud og hennes families tilfelle er dødsfall ikke nok til å sette spor i veien; men det er derimot et lite, uskyldig avtrykk i nylagt asfalt. Begge deler blir likevel omtalt som *ulykker*.

Når vi nå har sett at Auds opplevelse og erfaring av bilulykken har allmenngyldige trekk, skal vi i det følgende se at også det motsatte er tilfelle. Ulykkens påvirkning gir seg også utslag av

dyp eiendommelig art: Yrket som trafikkovervåker, og de etterliknende ulykkene. Jeg skal i det følgende se disse handlingene i tilknytning til erfaringen av det å være *overlevende*.

3.2 Radio Taxi

Aud arbeider i et radioprogram med trafikkopplysninger, «Radio Taxi». Hun «*svever over trafikkmaskinene*» (70) i helikopter og rapporterer til OV, radioverten, i studio. Slik har hun full oversikt over det som skjer i trafikken: «*Eg ser bilar, OV. Eg ser ei lang rekke av bilar, og dei rører knapt på seg*» (70). OV synes det er morsomt at Aud er «trafikkovervakaren som ikkje vil køyre bil» – som en «*feiar med skorsteinsskrek*» (85). Det er naturleg å forsøke å tolke denne aktiviteten i lys av Auds barndomstraume. Det synes selvsagt at dette traumet er årsaken til at hun ikke vil kjøre bil, men heller overvåke trafikken ovenfra. Men hva er det som gjør at ovenfraperspektivet er det beste? Lovall beskriver trafikken fra helikopteret: «*eg har nok aldri teke inn over meg kor mykje planlegging og overvaking som må til for at alle dei små rørslene skal gå inn i større rørslar som faktisk fører folk nokon stad, sjølv om alt ser nesten likeins ut*» (72). Denne *sammenheng* er karakteristisk for trafikkovervåkningen. I helikopteret har man øye på hele trafikken, ikke bare sin egen bil og bilene rundt en.

I et kapittel der Aud rapporterer fra helikopteret, beskriver hun en bilkø:

Iblant rykker alle bilane ei billengd fram, og då kan ein herfrå sjå ei billengd av luft, eller snarare ei billengd av asfalt som rykker gjennom køen mot køyreretninga. Dette er den einaste bilen som har framgang ein kan rekne, eller for så vidt tilbakegang, men rørsle er rørsle, og det er altså for lite rørsle tilgjengeleg her, for mange bilar og for lite rørsle. (70f.)

Aud fokuserer på mangelen på plass, luft, bilene er så og si sperret inne. Denne beskrivelsen av bilkøen får en uventet parallell når Aud skal svare på Lovalls spørsmål om hva hun liker å lese:

Aud les ikkje bøker, seier ho, og sjølv om Lovall kanskje kunne skjønt noko av dette – enno for ung til ikkje å forstå seg på ting – vil ho ikkje til med å forklare korleis bøkene forferdar henne, alle dei små bokstavane tett i tett klemde saman på sidene, fråtekne luft og lyd og pressa inn mellom permar og i trengsla blant andre bokryggar i hyller. Om ho plukkar fram ei av dei og opnar og vil lese, kan framleis berre to og to sider få luft,

massen av det uopna og innestengde vil ligge i ein byll bak den vesle flenga som fingrane opnar for blikket.

Aud Berre kan tole aviser som har store, hørlege vengar og bilete. (115f.)

Denne sidestillingen av trafikk og bøker anskueliggjør noen likheter: for Aud handler trafikken, på samme måte som litteraturen, om det å forstå, å fortolke. Men der Aud klarer å forholde seg til og forstå trafikken, selv når bilene står stille i kø, uten plass til å bevege seg, har hun problemer med liknende tetthet i andre sammenhenger. Hun tiltrekkes av trafikken på tross av, eller kanskje nettopp på grunn av, hennes traumatiske opplevelse i trafikken. Trafikken og litteraturen føres så sammen i fortsettelsen av det forrige sitatet: «Lektyren sin har ho funne ein annan stad, i trafikken, kor bil og bok smeltar saman i ein rørleg organisme som ho kan hente inn på avstand» (116). Her bekreftes trafikkovervåkningen som hermeneutisk virksomhet. Og det er vesentlig at det er på avstand at dette skjer, fra helikopteret, der hun kan ha full oversikt:

Helikopteret er eit auge i himmelen, dirrande stilt; helikopteret har vunne høgda og sigra over farten som gjer at ein ingenting *ser*. Eit sug, ein streng går gjennom føtene hennar og ned til jorda, på toppen av denne strengen sit ho, og over der ein stad finst det tomme rommet, det opne rommet som ho kan klore med rotorane, utan at det blir merke. Frå atmosfæren kan ho lese den myldrande skrifta der den flytter på seg og står fast, skjelv og stagnerer, finn flyten og fell i stavar. (116)

Det er tre særlig interessante aspekter ved dette avsnittet, som er med på å forklare Auds virke som trafikkovervåker: Først er det den nevnte fortolkningsvirksomheten; herfra kan hun *forstå* trafikken, hun kan «lese den myldrande skrifta», fordi hun har avstand, helikopteret er «eit auge i himmelen» – en metafor som konnoterer allmektig guddommelighet – og dette øyet har «vunne høgda og sigra over farten». Det andre interessante aspektet er, i forlengelse av det forrige, hvordan helikopterperspektivet fremstilles som nærmest allmektig: «Eit sug, ein streng går gjennom føtene hennar og ned til jorda, på toppen av denne strengen sit ho». Dette skaper et inntrykk av at det er Aud som, med denne strengen, *styrer* trafikken. En tredje side ved avsnittet er fokuset på hvordan helikopteret beveger seg ved hjelp av rotorene. Disse beveger seg i «det tomme rommet», i luften, der de klorer «utan at det blir merke». Helikopteret beveger seg friksjonsfritt, nærmest vektløst. Dette er i motsetning til bilen, som i høy fart på veien når som helst kan krasje i en fjellvegg eller en annen bil. Helikopteret er

trygt, bilen er utrygg – det har Aud selv erfart. Tryggheten i helikopteret kan virke paradoksalt – mange ville nok føle seg mer trygge nede på bakken i en bil. Grunnen til at dette framtrer som et paradoks kan imidlertid skyldes vår tilegnelse av bilkjøringen, slik vi har sett i det foregående kapittelet, og den fortrenghingen av trafikkens ubehagelige konsekvenser, som de fleste mennesker kjenner i fornuften, men ikke har erfart på kroppen. Det har imidlertid Aud, og derfor kan hun forholde seg rasjonelt til forskjellen mellom helikopter og bil – og derfor vet hun at førstnevnte er tryggest.

I helikopteret har hun bokstavelig talt oversikt: hun kan se trafikken, den store sammenhengen bilene inngår i og utgjør. Dette fører henne nærmere en forståelse av hva trafikken innebærer og betyr, og dermed også bilulykken hun selv opplevde som barn, men som hun ikke husker. I tillegg gir helikopterperspektivet henne følelsen av at hun selv styrer trafikken. Denne følelsen av mestring er en del av forståelsen. Likevel er det noe som mangler, og dette uttrykkes i et av romanens omkved: «Dei som lærer, døyr. Dei som overlever, har ikkje forstått» (8). Det er et ønske om, en *vilje til* forståelse som styrer Aud. Men det er altså ikke nok, hun oppnår ingen full forståelse gjennom arbeidet som trafikkovervåker.

Auds måte å leve med ulykken på er å forsøke å forstå trafikken, bilenes adferd, fra helikopteret. I forlengelse av dette kan vi si at Auds handlinger kretser – som et helikopter – rundt en liv og død-tematikk. Bilulykker dreper mennesker. Fra helikopteret kan Aud forsøke å forstå, på kjølig distanse, hva det er som skjer når noe går galt i trafikken, og mennesker dør. Men mennesket kan samtidig, som i Auds tilfelle (og i Jon Berres tilfelle, som jeg skal vise senere), overleve ulykken.

3.3 Aud og Maud – liv og død

Først sent i romanen blir det klart hva som skjedde med Maud. Der det tidlig ble fortalt at «dei makta å sortere to temmeleg samanhengande, hundre prosent levande jentebarn ut av dei samankrasa metallflaka» (18), viser det seg mot slutten at Maud ikke levde lenge etter ulykken. Jon Berre forteller:

Dei fortalde meg ingenting først, seier han. Det var Aud dei hadde vore redde for. Maud hadde verka uskadd, vore klar, sprunge rundt. Halvannen månad etter ulykka tok ho til å

kjenne seg trøyt. Ho kunne sovne ved bordet eller framfor barne-tv. Då ho tok til å miste styrke i høgre handa, ikkje klarte å halde eit glas vatn, oppdaga dei blødinga. Ho vart operert i Bergen, men skaden låg for djupt (181).

Maud dør altså tidlig, og Aud lever resten av livet uten tvillingen sin. Det gjøres imidlertid tidlig et poeng ut av enheten de to tvillingene utgjør; i partiene som forteller om tiden etter ulykken, omtales de to tvillingene oftere sammen enn hver for seg: «Aud og Maud stryk fingertuppane over dei tynne blå stripene i armane» (21); «Aud og Maud tek kvar sin stift. Teikninga deira viser eit hus med store, srosselause glas» (34); «Aud og Maud hugsar alt dette, og der er jo huset, så nær dei» (35). I etterkant av ulykken er det imidlertid én ting som skiller dem: De er ikke lenger like i utseendet. Aud får en dyp flenge i ansiktet, «frå tinningen til munnvika på høgre side», dette gjør at de nå ser forskjellige ut:

Maud har inga flenge i andletet, Maud har berre litt hovudverk og elles ingen skadar. Maud ser enno ut som seg sjølv, og dessutan ser ho ut som Aud slik Aud brukte sjå ut, men ikkje lenger gjer.

Andletet hennar er hos Maud no. Andletet deira. (18)

Auds ansikt og arr blir et ledemotiv i romanen. Og når Mauds død avsløres får arret ny betydning. Arret blir et fysisk tegn på Auds overlevelse i bilulykken, og deri Mauds død; en synekdoke som anskueliggjør hva som forener, men også hva som skiller de to tvillingene. «Andletet hennar er hos Maud no» – altså i døden. Auds «egentlige» ansikt, det hun ble født med, *er hos Maud*, altså er en del av henne i den avdøde søsteren. Og på samme måte er altså arret symbolet på at hun er en overlevende tvilling, ulykkens og søsterens merke i livet.

Dette er dessuten med på å forklare romanens tittel. Navnene Maud og Aud er både like og ulike. I skriften likner navnene, diftongen *au* er den samme i begge ordene. Likevel uttales navnene forskjellig: *måd* og *aud*. Dette forholdet, som på samme tid inneholder både likhet og ulikhet, kan sees som en metafor for forholdet mellom Maud og Aud: den ene dør mens den andre overlever, men de beholder spor av hverandre; livet blir med inn i døden gjennom Auds ansikt som «dør» med Maud, mens døden blir med Aud videre i livet, gjennom arret som minner henne om ulykken.

Arrets betydning får enda en dimensjon, når det sees utenfra. Lovall sitter ved siden av henne i helikopteret og betrakter henne:

Profilen hennar rører ikkje på seg. [...] Ho er annleis frå andre sida. Ikkje noko arr der som skjer gjennom andletet. Arret, som leppene hans kjenner. Som leppene hans synest det er vanskeleg å la vere å oppsøke og dra seg bort frå, oppsøke og dra seg borg frå. Ulykka, merket hennar. Spor av ei anna verd.

Det ho er og ikkje er. (99)

Ser han Auds ansikt i profil, er det altså avgjørende hvilken side han ser fra, for hvorvidt han kan se arret. Og når Aud sitter i førersetet, enten i helikopteret eller i en bil, er det altså arrsiden av ansiktet hennes han ser. I romanens avslutning blir dette ytterligere komplisert på mystisk vis. Lovall har sporet Auds sorte Mercedes og fulgt med på trafikkulykker i nyhetene, og dermed funnet ut hvor den neste etterlikningen skal finne sted. Han vil se Aud i aksjon, ikke for å avsløre henne, men fordi «[d]et er noko han vil forstå, vil finne» (185). Ulykken som skal gjentas foregår i en tunnel, der to ungdommer forsøkte å kjøre forbi en bil, uten å rekke å tilbake til riktig felt før det kom en møtende bil. Både de to ungdommene og personen i den møtende bilen døde. I etterlikningen inntar Lovall rollen som den (forsøksvis) forbikjørt bilen, mens Aud inntar rollen som forbikjørende. Det siste kapittelet er utformet nærmest som et dikt, med hyppige linjeskift:

Lovall søker andletet.

[...]

Mercedesen er oppe på sida og vil forbi, men han tillèt ikkje det.

[...]

Ein lekam søker ein lekam.

Ho ser på han.

Andletet hennar. Hennar.

Utan arr.

Inga ulykke har skjedd. (209–210)

Lovall vil se Auds ansikt i den andre bilen, mens de er oppe ved siden av hverandre, parallelle. Men når hun endelig ser på ham er det altså «utan arr». Som sagt er det tidligere blitt påpekt at arret bare kan sees fra den ene siden. Men her ser Aud altså rett på Lovall, og likevel ser han ansiktet hennes uten arr, som om ingen ulykke har skjedd. Hvordan skal man tolke dette? Det er trolig fåfengt å lete etter en «realistisk» forklaring på hvordan Auds arr plutselig er borte – også på den «riktige siden» av ansiktet. Hele romanen er i det hele tatt vanskelig å lese som realistisk og referensiell. I lys av arret funksjon som en påminning om hva som skiller Aud fra Maud, livet fra døden, gir det mer nytte å lese arrets fravær som en metafor for Auds opplevelse av etterlikningen og den høye farten, som innebærer en

overskridelse av skillet mellom liv og død. Arrets fravær kan bety (metaforisk) at Aud er død: hennes «egentlige» ansikt – Mauds døde ansikt, uten arr – har innhentet henne; men det kan også bety at arret, som tidligere har fungert som en påminnelse av døden i livet, Maud i Aud, er borte, at ansiktet nå er *bare liv*, noe som vitner om at etterlikningen er *vellykket*, og overskrider det tragiske i ulykken. I det følgende vil jeg undersøke etterlikningene nærmere.

3.4 Aud og Ekko-komplekset

Aud bedriver i skjul en form for «etterlikning» av trafikkulykker. Hensikten ser ut til å være å *nesten* gjenta ulykken, å komme så nært på å gjenta den som mulig, men likevel unngå det tragiske utfallet. Hennes elsker Lovall merker seg aktiviteten i avisene, uten å vite hvem som står bak. Han ser ulike eksempler på slike hendelser fra rundt om i landet, men ingen før ham ser ut til å ha registrert at det later til å være samme person som gjør det samme, med utgangspunkt i ulike ulykker:

[N]okon skal ha etterlikna ulykker. Nye fartssynder på ulykkesplass. Omtrent før blodet har tørka. Ei skam, ein uforståeleg uforstand. Regelrett hån mot trafikkoffera, slik det står ein stad. Dei verkelege offera. Kva skal ein seie. Nokon har køyrt i høg fart forbi ein ulykkesstad. Ikkje berre høg fart, enorm fart. Eller skore over i motsett køyrefelt, køyrd forbi i ein sving, rast på raudt gjennom eit kryss. Presis som då tragedien skjedd, og rein slump at ikkje utfallet vart det same. (112)

Slik forteller Lovall Aud om etterlikningene, uvitende om at det er hun som står bak. Aud gir ikke Lovall noe svar til dette, og Aud forblir taus om aktiviteten gjennom resten av romanen. Lovall har også funnet ut at bilen som har blitt brukt i den livsfarlige leken er «ein Mercedes, S-serien. Ein S280» (ibid.). En sort Mercedes introduseres allerede i åpningskapittelet, og opptrer til stadighet gjennom romanen, først i de essayistiske kapitlene og partiene som tilsynelatende er uavhengige av fortellingen om Aud og resten av familien. Men denne sorte Mercedes er altså et ledemotiv som binder romanens ulike deler sammen. I åpningskapittelet stopper den ved en bensinstasjon og fyller tanken (10), som for å gjøre seg klar til resten av romanen, der den skal opptre med jevne mellomrom, inntil avslutningen, der romanen kulminerer i et møte mellom Auds sorte Mercedes og Lovall. Denne handlingstråden er ikke så lett å få øye på ved første gjennomlesning, men leser man romanen flere ganger og

kartlegger opplysninger som dukker opp med i små drypp gjennom hele boka, blir fortellingen tydeligere.

Parallelt med spenningen som bygges opp rundt etterlikningene, inneholder romanen en rekke henvisninger til nymfen Ekho fra gresk mytologi, som begrepet for gjenlyd stammer fra. Ovid gjør rede for opphavet til ekkolyden: Ekho var en fjellnymfe, en *oreade*. Guden Jupiter (romernes navn for det greske Zeus) likte å forlyste seg med de jordlige nymfene, og ga Ekho oppgaven å distrahere sin kone Juno (grekernes Hera) med all verdens snakk. Da Juno til slutt avslørte dette ble hun rasende og bestemte seg for å straffe Ekho: «Megen brug skal du ikke mer få af den tunge du narrer *mig* sådan med, og kort blir alt hvad du siger herefter!». ⁸⁰ Etter dette klarte Ekho bare å gjenta det siste «herefter». Siden går Ekho rundt i skogene, hvor hun får øye på den vakre Narcissus som hun umiddelbart forelsker seg i. Etersom Narcissus har kommet bort fra dem han var sammen med, roper han ut: Er det noen her? Hvorpå Ekho ikke svarer annet enn hun kan: Her! Samtalen fortsetter, men ettersom Ekho ikke kan annet enn å gjenta det siste hun hører, blir Narcissus etter hvert forvirret, irritert og til slutt uinteressert. Ekho står igjen avvist og såret, og gjemmer seg ensom i skogen; «den elendiges krop bliver mager af søvnløse kvaler, runken og indfalden blir hun og udtørres helt og aldeles, indtil der ikke er andet tilbage end stemme og knogler». ⁸¹ Til slutt er altså bare stemmen igjen, den skjuler seg i fjellene, hvor den gir gjenlyd. Myten er også gjengitt i *Maud og Aud*: «I Ovids versjon av myten blir Ekko knytt til Narkissos. Ho tærer bort i lengt til berre stemma er att av henne, før gudane, som sjeldan let eit høve til hemn gå frå seg, fester han til det eigne biletet og ein like uoppnåeleg lengt» (153).

Det er gjennom Lovall at forbindelsen mellom Aud og Ekko knyttes. Utenom den mest iøynefallende likheten, den mellom etterlikningen og gjenlyden, finnes det andre forbindelser og likheter dem i mellom. I et kapittel der han og Aud har sex anføres det: «Ekko må vere ei jente som lever i fukt og mørker, sprungen av stein, lik ein impuls denne steinen på umuleg vis har fått, ei førestelling den ikkje kan ha, men har» (114). I gresk mytologi er nymfene naturen personifisert som unge kvinner (ordet betyr egentlig brud eller ung kvinne). ⁸² Jennifer Larson skriver at «nymphs are inseparable from the landscape. To a greater degree than most

⁸⁰ Ovid, *Met.* III, 366–367

⁸¹ *Ibid.*, 396–398

⁸² Nordby 1999, 180

other Greek deities, they are closely associated with certain topographical features».⁸³ Dermed kan vi også knytte Aud til steinen og naturen. En annen likhet mellom Aud og Ekko, som er beslektet med opphavet i naturen, er selve seksualiteten. Nymfene var seksuelt tiltrekkende og promiskuøse skikkelser,⁸⁴ ikke helt ulikt Aud, som forteller Lovall at hun « har hatt sex med meir enn hundre menn, det sa ho då han spurde, etter først å ha erta han med tusen» (114). Naturen og seksualiteten kan sammenføres i et felles uttrykk for *fruktbarhet*, en dionysisk fruktbarhet, frigjort fra ekteskapet.

Parallellene mellom Aud og nymfen Ekko bringer oss hit: Aud er en nymfe, «sprungen av stein». Begge har opphav i fjellet: Ekko som fjellnymfe, Aud i *bilulykken*, som inntraff da bilen kjørte «rett av vegen, rett i fjellet» (14). Som vi også har sett tidligere, er bilulykken utgangspunktet for et nytt liv for Aud, «ei anna tid» (17), der hun «vart fødd for andre gong» (51). Tidligere har det imidlertid vært bemerket at hun i denne gjenfødelsen ble «skoren ut av ein buk av metall og eld», altså *bilen* heller enn fjellet. Dette står tilsynelatende i kontrast til nymfen «sprungen av stein». Men som vi har sett tidligere: I bilulykken sammenføres bilen, naturen og mennesket. Ut kommer et nytt menneske, i Auds tilfelle nymfen Ekko.

Mange nymfer er offer for elementet dei blir del av. Til dømes den slaviske *rusalkaen*, drukna jenter forvandla til vassnymfer. Menneskeforma hevar seg av eit stoff det ikkje lenger kan gjere seg fri frå, som eit minne det amorfe ber på. Kan ein tenke seg ein overlevande som krinsar kring ei ulykke ho kanskje ikkje hugsar – som derfor trenger inn på andre sine ulykker – som for å forstå – for å komme så nær som muleg – stadig nærmare – aldri nær nok? (164)

Den druknede jenta som blir vannnymfe kan tolkes som en metafor for Aud som opplever en bilulykke, og er dømt til å gjenta bilulykker, i form av ikke- eller nesten-ulykker, etterlikninger. Bilen og bilulykken blir «eit stoff [mennesket] ikke lenger kan gjere seg fri frå». Vesenet som før har vært mennesket blir med dette «amorft» – uten form – og menneskeforma «eit minne». Men som i Auds tilfelle er det likevel snakk om overlevelse; Aud overlever, og forsøker å *forstå*. Selv om forståelsen ikke kan oppnås, vitner den altså likevel om overlevelse, som innebærer minnet om det som har skjedd.

I fortsettelsen av denne passasjen omtales fugler, skarver som blir rammet av oljeutslipp:

⁸³ Larson 2001, 8

⁸⁴ Ibid., 4

Skarven som står i strandlina, veit at han aldri meir vil vende attende til steinen sin etter å ha sveipa over og dykka ned under vassyta for sidan straks å riste vatnet a seg med hurtige vengeslag. [...] Den prøver å reinske fjøra sine. Den svelgjer olje. [...] Om fuglen ikkje døyr av forgiftning, vil den truleg bli drepen av si eiga frykt når den blir ført inn i ei verd den ikkje kjenner, for å bli vaska og spylt.

Ein kropp vil heller døy enn å leve med ei framand kraft (165).

Det er nærliggende å se denne passasjen i sammenheng med den foregående, og dermed tolke skarven i oljen som enda et bilde på nymfer som «er offer for elementet dei blir del av». Men dette eksempelet er mer i overensstemmelse med den slaviske rusalkaen, som faktisk dør. Mennesket derimot, illustrert ved Aud, står i motsetning til dette: Aud blir kanskje forvandlet – «menneskeforma hevar seg» – men hun *overlever*, i motsetning til den druknede jenta og skarven i strandlina. Som overlevende har hun dessuten nok et likhetstrekk med de mytologiske nymfene, ettersom disse var (nærmest) udødelige.⁸⁵ Og det er nettopp *overlevelsen* som er Auds motivasjon for å utføre etterlikningene. I motsetning til Ekko har hun ikke blitt straffet for sin snakking, ei heller er hun ulykkelig forelsket. Hun har imidlertid mistet både sin mor og sin tvillingsøster. «Kan ein tenke seg ein overlevande som krinsar kring ei ulykke ho kanskje ikkje hugsar – som derfor trenger inn på andre sine ulykker – som for å forstå – for å komme så nær som muleg – stadig nærmare – aldri nær nok?» (164). Forståelsen går imidlertid tapt i overlevelsen, som det heter andre steder i romanen: «Dei som lærer, døyr. Dei som overlever, har ikkje forstått» (8). Men *hva* er det som skal forstås? Dette er et av spørsmålene hele romanen kretser rundt. I et kapittel beskrives bilkjøring på følgende måte:

du løfter blikket, og med blikket følgjer dei andre sansane, lèt vegbanen og køyringa, lyse og kvelvvinga gå opp i ei større eining, ein heilskap som kroppen kjenner og kan finne sin plass i, like konkret som abstrakt. Rattet blir eit instrument du ikkje treng tenke over korleis du handterer, og såleis kan du improvisere, finne fridom på ørsmå yter (103).

Slik ser du «at alt er rørsle; du kjenner at asfalten flyt, at vegen renn gjennom fjellet, og du lèt deg drive med straumen. På denne måten får du del i miraklet, på denne måten inngår du i forståinga» (ibid.). At «alt er rørsle» kan slik være et svar på hva «forståinga» er. Paradoksalt

⁸⁵ Ibid.

er det derfor at denne innsikten om «rørsle», bevegelse, er forbeholdt dem som stoppes, hardt og brutalt, og nettopp hindres bevegelse; de som dør i bilulykken. Som overlevende kan Aud derfor aldri komme nær nok «forståinga». I etterlikningene er «rørsler [...] blitt fullførte som før vart avbrotne» (196). Dette er nok uttrykk for Auds håp: «Kan hende har dette gjenoppretta noko føydd ulykkene inn i ein større heilskap kor også denne andre utgangen finst. Den lykkelege. Den normale, den ansvarlege» (ibid.). Likevel blir resultatet aldri «lykkelig», ettersom døden alltid finnes i bilulykken, gjentakelsen alltid må utføres, forståelsen alltid må søkes på nytt. Det er dette som er Auds «Ekko-kompleks»: ønsket om å, som overlevende, gjenta og «erstatte» ulykken med lykken, om å forsøke å oppnå en forståelse hun, som overlevende, aldri kan nå.

4 Jon Berre eller Janus, ikkje berre Jon

Knoklane har reist så langt, så lenge gjennom kjøt, lik steinar gjennom jord. No er dei her. No løfter dei seg frå jorda (56)

Auds dobbelthet innebærer at hun gjentar og erstatter. Jons tilsvarende tvetydighet vises ved koblingen til maskinen Janus. I denne koblingen fullbyrdes endelig tilbøyeligheten til symbiose mellom menneske og teknologi som vi har kretset rundt hittil. Med Janus blir menneskemaskinen høyst konkret; Jon Berres kjødelige, skrøpelige kropp blir utvidet: «Aluminium, akryl og perlon hadde komme bruske og kalk til unnsetning, rigga og stødd og utfylt Berre-kroppen» (107). Der vi tidligere har sett bilen som en metaforisk utvidelse av kroppen, blir denne utvidelsen tatt enda et steg videre med Janus. I det følgende skal jeg undersøke hvilken betydning fremstillingen av Jon Berre og Janus får for det overordnede spørsmålet om forholdet mellom menneske og teknologi.

4.1 Mytologiens Janus

«Liv i forvandling til nyt har jeg nu fået kald til at skildre».⁸⁶ Slik åpner Ovids monumentale *Metamorfoser*, en av de viktigste kildene til antikkens mytologiske verden, som med denne åpningen anskueliggjør en sentral mytologisk tematikk: forvandling, liv som omformes og blir til noe nytt. Myter forteller om opphav og opprinnelse. I sin bok om myter, *Gudar och människor*, skriver Kirsti Simonsuuri at «[m]ed myternas hjälp berättar man om hur någonting har tagit sin början: hur icke-varandet blev varande, hur världen kom til».⁸⁷ Og med Ovid kan vi legge til: hvordan det værende utvikler seg. Mytologien, og Ovids fremstilling av denne, er viktig i *Maud og Aud*; vi har allerede sett myten om Ekko, et eksempel på forvandling, gjenbrukt i fremstillingen av Aud Berre. Men også Jon Berre knyttes til mytologien når han kobles til maskinen Janus. Janus er ikke hentet fra Ovids *Metamorfoser*, men var en romersk gud som vokter porter. Slik ble han guden for begynnelser og overganger,

⁸⁶ Ovid I, 1

⁸⁷ Simonsuuri 1999, 25

dører, innganger og utganger.⁸⁸ Herfra kommer navnet til måneden januar, årets begynnelse. Opprinnelig var han knyttet konkret til byens porter, men fikk også abstrakt betydning, som overgangen fra én tilstand til en annen, for eksempel når hæren dro ut i krig.⁸⁹

Simonsuuri skriver at mytene «talar [...] både om det som har varit och om det som skall komma».⁹⁰ Dette er tydelig i Janus: han hadde to ansikter, som hadde blikket rettet hver sin vei: det ene framover, det andre bakover. Dette er også opphavet til begrepet «janusansikt», en person eller sak som viser seg fra to forskjellige sider. I *Maud og Aud* er Janus navnet på maskinen Jon Berre kobles på. Men Janus er altså ikke et janusansikt i seg selv; det er først i selve koblingen til Jon at janusansiktet oppstår; to halvdelar som utgjør en helhet, to ansikter som tilhører samme kropp. Forholdet mellom Janus og Jon Berre skildres i diktet «Anitas song»: «Kva er maskina om mannen er heil, kven er heil om han ikkje først er halv. [...] Jon, maskina er meir enn deg» (132). Disse linjene problematiserer «deg»-et; Når Anita sier «du» snakker hun til Jon Berre om Janus, men samtidig sier hun jo at maskinen er en del av ham, at den til og med er «meir enn deg». Dermed må også Janus inngå i du-et.

Vi har tidligere sett at «[b]ilen gir kroppen ein veg ut av kroppen» (9). Janus er imidlertid «vegen inn i naturen, og på same tid det beste naturen har å gi» (108). Teknologien fører mennesket inn i naturen, og er selv natur; «Med sine battericeller er det muleg å sjå Janus som kopla direkte på den norske naturen» (109). Den teknologiske protesen som naturlig kan sees i sammenheng med et tidligere anført sitat: «Janus er dette lette og metalliske, alt som tok til nett som briller og med tannfyllingar, som no har vakse seg inn i og ut av og rundt og gjennom kroppen» (131). Det er dessuten noe naturlig og organisk over beskrivelsen av Janus mot slutten av romanen: «Også Janus har trass sine oppgraderingar fått den eldre apparaturens lette preg av *ånd*, av ei førestelling slik den ein gong såg ut og utfelte seg, noko ein først får auge for etter at andre, meir uoverskodelige visjonar har teke over» (201). Janus, tidligere fremstilt som et triumferende emblem for fremtiden, fremstår her like utdatert som Jon Berres menneskekropp.

Mytologien påkaller som sagt en forestilling av natur, i betydningen opprinnelse og begynnelse. Men altså også forvandling, og utvikling. Mytene skuer både bakover og fremover, like som Janus. I *Maud og Aud* blir bruken av mytologisk stoff en måte å påkalle

⁸⁸ Morford og Lenardon 2011, 664–665

⁸⁹ Tortzen 2005, 300

⁹⁰ Simonsuuri 1999, 17

opprinnelsen på. Slik kan mytene anses som det motsatte av det nye mennesket, som med bilen og maskinene ellers tematiseres. Men i valget av mytologiske motiver, Ekko og Janus, tematiseres altså likevel overgangen og forvandlingen, og dermed kan mytologiens funksjon i romanen likevel knyttes til den teknologiske utviklingen; mytene viser at også fortiden inneholder kim til forvandling – mytene minner om hva mennesket har vært og er, men i det ligger også evnen til forvandling.

4.2 Berre Jon

Kimen til Janus' inntreden i Jon Berres kropp finnes i bilulykken: «Blodet sirkulerer utanfor kroppen». Slik åpnes kroppen, som nå «ikkje startar og sluttar same stader som før» (15). Kroppens organiske helhet er brutt, og åpner for den teknologiske forbedringen som skal komme. Han blir imidlertid operert, i et forsøk på å reparere og gjenopprette den organiske menneskekroppen:

Jon Berre blir omgjord til arbeidsplass, til anleggsplass. Men å framstille ein mann av godt gammalt merke er ingeniørkunst som krev tid og teft. Dei køyrer på masse, legg inn røyr, tek prøver av fast og flytande og avgjer kva materiale som trengst. Med presisjon og tolmod kan ein gjere det meste ein vil med materien, med kunnskap og røynsle om bakkar og berg. Målet: at folk skal vere trygge. Målet: at folk skal komme fram. Kirurgane prøver å sjå for seg kva som har vore kva, flytter på vev og tingar fantasiar av polyester, aluminium og beinsement, monterbare i stumphylse i valka lær med stålbeslag, slik vil dei pusle han del for del i hop til noko som vil likne den gamle, om ikkje nett den same som før. (43)

Gjennom veibygging som metafor for operasjonen sammenføres Jon Berres arbeid og kropp; hans arbeid *er* hans kropp. Likevel anskueliggjør metaforen også forskjeller: der veibyggingen har som mål at folk skal være trygge og komme fram, er kirurgenes mål å få ham til å «likne den gamle», å føre kroppen tilbake til *naturen*, med begrepets egentlige betydning: opprinnelse. Der veien skal *fram*, skal kroppen altså *tilbake*. Men selv om kroppen kan likne den gamle, blir den «ikkje nett den same som før». Tilbakeføringen kan ikke fullføres, kroppen er ugjenkallelig forandret. Fortsettelsen: «kven kan vel vite kva som vart avgjerande, kva grunn dette grunnlause hadde, som fekk til utfall at han ikkje klarte ein sving han kjende så godt». Selv om Jon Berre «kunne» svingen, hadde han denne gangen

gløymt svingen, for kvar einaste gong gjeld som mest, i trafikken. Ingen operasjon er viktigare enn den neste, det måtte i så fall vere den du no, allereie, er i gang med, medan vi snakkar, medan vi rører på oss. Ingenting står nokon gong still, og det gjeld å forstå den rørsle ein er del av (ibid.)

Ordet *operasjon* forekommer her som et ekko av den forrige passasjen, og gjør det nærliggende å tolke dette at «ingenting står nokon gong still» som en forklaring av det ugjenkallelige i den kroppslige forandringen. Slik fungerer hele passasjen som en tilslutning til en dynamisk og progressiv forståelse av både menneskekroppen, men også de naturlige omgivelsene, fordi som vi har anført, så «kan ein gjere det meste ein vil med materien, med kunnskap og røynsle om bakkar og berg». Dette slutter seg til den definisjonen vi i forrige kapittel fant av «forståinga», nemlig at *alt er rørsle*.

Men også kroppens framdrift, at den selv skal være bevegelse, blir motsagt senere i romanen. Den departementsansatte Harry, som plasserer Jon Berre i den underjordiske hulen sier: «For du har reist gjennom deg sjølv, Jon, og no er du kommen fram. Men ikkje på den andre sida. Ikke ut. Nei, du er snarare kommen inn, som etter å ha skala bort alt som ikkje skulle få vere livet ditt på og i jorda» (147). Jon Berre har kommet *inn*, altså inn i livet, og har «skala bort» alt som *ikke* var livet. Denne beskrivelsen lyder som et ekko av det tidligere omtalte Martinson-diktet, der jeg-et «skalar mig själv fri från vagnarna». Diktet, som avslutter et kor av mumlende minneord over den avdøde Ruth Bore, ender med beskrivelsen av hvordan den avdøde ofte minnes «bara sådan hon var i sin rustning / med vagnen omkring sig» (14). Her er menneskelivet borte, og alt som står igjen er vognen, bilen. For Jon Berre forholder det seg imidlertid motsatt; i og med Janus har han fått hjelp til å *komme inn i livet* – her er det nettopp *vagnen*, den teknologiske protesen, som står igjen «etter å ha skala bort alt som ikke skulle få vere livet». Der Ruth Bore dør uten skallet, og skallet er det som huskes, så er det skallet som får Jon Berre til å leve. Og det er umiskjennelig Jon Berres eget liv: «Visst er livet ditt underleg, Jon, men ditt er det, og i stadig mindre grad kunne det vore nokon andre sitt» (147). Protesen erstatter kroppen, men Jon Berre forblir Jon Berre.

Kona Ruth Bore dør, og Jon Berre mister høyrebeinet sitt i bilulykken. Når Ruth skal begraves blir det bestemt at beinet til Jon skal bli med i kisten. Det er kanskje ikke etter forskriftene og «[v]i lyt sant nok prøve å vakte desse grensene», men «kven kan sortere rett frå gale, stoff frå stoff, når han ein gong skal under same steinen sjølv. Vi er jo alle eitt. Vi blir

minte på det» (48). De fysiske grensene mellom mennesker blir understreket, men samtidig er vi «jo alle eitt». Dette vitner om en grunnleggende likhet mellom alle mennesker, noe som binder oss sammen. Og det er døden som minner oss på dette. Et annet sted minnes det om at denne likheten finnes i livet også:

Den du sit saman med framfor vegen eller glaset, veit jo elles kva du ser. Den som liksom deg kjenner vatnet stige og temperaturen søkke når de vasser uti, er eit menneske du deler med og knyter deg til. Den som kjenner sola denne dagen, skuttar seg i den brå skuggen av ei sky eller vaknar frå slumringa av lætet frå eit grågåstrekk, er laga av det du er laga av. Den som er i dagen som deg, er litt du (56).

Disse påpekningene av det universelle ved mennesket blir likevel en kontrast til det som blir Jon Berres skjebne. Han blir, som følge av sitt tapte lem og sin generelle helsesvikt etter bilulykken, omgjort til halvt maskin, når han blir koblet til og etter hvert avhengig av den mystiske innretningen Janus.

Det er samferdselsministeren Tim Rune Time som introduserer Jon Berre for Janus. Jon Berre trengs i departementets veiplanlegging, fordi, som Time sier: «Ingen tenker betre om trafikk» (105). Jon Berre er imidlertid skeptisk: «[E]g orkar ikkje, kroppen min orkar ikkje. Eg er ikkje den mannen eg ein gong var. [...] Kva er eg i dag? Ein huslaus snigel» (107). Jon Berres kropp har forfalt gradvis siden ulykken. Tim Rune Time har likevel en løsning: «Vi har janus til deg [...] Dette er *någe nütt*, Jon. Det er på tide at vi tek deg i bruk» (ibid.). I forkant av dette forekommer det en slags rettferdiggjøring av teknologiske forandringer av kroppen, ved å peke på at kroppens uunngåelige forandring:

At kroppen er lite kva den har vore, er ei komplementerende og langt frå undergravande innsikt. Den sjølvreinsande kroppen skifter seg ut, vedlikehald er det same som erstatning, det levande er eit erstatningssystem som veks fram av seg sjølv. Å vere uerstatteleg vil innebære å rotne. Slik er kroppen som krinsar blant kroppar, og kva er vel ein kropp om ikkje denne sirkulasjonen? Ingenting står stilt (106).

Dette er ikke lagt direkte i munnen på Tim Rune Time, men det er ingen tvil om at det sammenfaller med hans syn. Det er i alle fall en nyttig påpekning som søker å skape kontinuitet heller enn brudd mellom den organiske utviklingen av kroppen, og innføringen av den maskinelle robotkroppen Janus: «Framand vev fann seg godt til rette etter kvart, for mannen er ikkje den einskilde luten, Tim Time har rett i det, mannen er straumen,

sirkulasjonen» (108). Mannen, det enkelte, særegne mennesket, er altså i finne i kontinuiteten, framdriften, *bevegelsen*.

Som anført påpeker Merleau-Ponty hvordan menneskekroppen er i stand til å tilegne seg ytre gjenstander gjennom *vane*; kroppen vender seg til en stakk eller en bil. Slik er det *som om* stakken og bilen blir en del av, en forlengelse av kroppen. Også hvordan «egenkroppen» selv beveges har vi sett; mennesket beveger kroppen uten å tenke, det trengs ingen idé fra bevisstheten som deretter overføres til kroppen som utfører bevegelsen, «egenkroppen bevæger jeg umiddelbart, jeg finder den ikke et sted i det objektive rum for at føre den et andet sted hen, jeg behøver ikke lede efter den, den er allerede hos mig».⁹¹ Dette er menneskets opprinnelige forhold til kroppen, eller rettere sagt kroppens forhold til seg selv; kroppen blir ett med bevegelsen. I tilfelle Jon Berre og Janus er forholdet mellom kropp og bevegelse et annet. «Jon Berre kan tenke, merkar han etter kvart, merkar tankane hans etter kvart, at han skal røre på seg, og då rører Janus på han» (109). Her blir forholdet og overføringen bevissthet til kropp, som er fraværende i den «tradisjonelle», organiske menneskekroppen, tydelig. For Jon Berre er forholdet mellom kroppen og bevegelsen nettopp *ikke* automatisk, på akkurat den måten Merleau-Ponty avviser: Jon Berre tenker at han skal bevege kroppen, og så beveger den seg. Eller rettere sagt: *Janus* beveger den. Janus inntar dermed posisjonen som både subjekt og objekt; han er både det som beveger, og det som beveges. Paradoksalt nok fjerner den automatiske innretningen (maskinen Janus) det automatiske ved menneskekroppen. Er Janus bevissthet eller kropp? Spørsmålet gjør nettopp skillet mellom subjekt og objekt overflødig – i tråd med Merleau-Ponty – fordi Janus er begge deler og disse to kan ikke adskilles, på samme måte som i Jon Berre. Det er likevel noe som skiller Janus fra Jon Berre, nemlig det maskinelle og mekaniske. Men dette skillet forsøkes (mer eller mindre via Tim Rune Time) å nedbygges blant annet ved å se Janus i sammenheng med, og som en konsekvens av de minste teknologiske utvidelser av menneskets kropp: «Janus er dette lette og metalliske, alt som tok til nett med briller og med tannfyllingar, som no har vakse seg inn i og ut av og rundt og gjennom kroppen» (131). Men Janus er også *natur*:

Med sine battericeller er det muleg å sjå Janus som kopla direkte på den norske naturen, på kotane på kartet og fallinene som i sin tur skaper reservoar av energi, ei oppdemd og

⁹¹ Merleau-Ponty 1994, 36–37

veldig ro, identisk med ei oppdemd og veldig kraft. Der Jon Berre, den gamle, skulle teke eit sted ved å løfte beinet, er det i staden vatnet som rører seg mot havet, fallrettar som bruser i kommunekasser, rislar i tiltaksfond og dryp gjennom fylkesvise hjelpemiddelsentralar (109–110).

Her kobles bevegelsen – kroppen som løfter et bein – direkte til naturen. «Janus er vegen inn i naturen, og på same tid det beste naturen har å gi» (108). Gjennom den konkrete naturen kobles Janus dermed til det *naturlige*, altså det som er opprinnelig og som utvikler seg organisk. Dette er også i tråd med kontinuiteten fra briller og tannfyllinger til høyt teknologiske Janus som *naturlig*. Avslutningen på passasjen er imidlertid ironisk: kommunekasser, tiltaksfond og hjelpemiddelsentraler nevnes, som en parodi på byråkratiets håndtering av naturen – men disse naturliggjøres også. Slik oppstår en slags omvendt besjeling, der menneskelige, kulturelle fenomener tillegges naturlige egenskaper. Og dette blir Jon Berre og Janus et(t) uttrykk for.

Janus er «redninga frå ein lagnad kor Jon berre kan aspirere til seg sjølv» (108). «Berre» får her dobbel betydning, som både navn og adverb, og blir dermed et ordspill: setningen leses som at Jon *kun* (berre) kan aspirere til seg selv uten Janus, men kan også leses som at uten Janus kan Jon (Berre, etternavnet) aspirere til seg sjølv. Altså kommer den doble betydningen av Berre – både navn og «bare» – fram. Uten Janus er Jon *berre* seg selv – og det er altså ikke nok. Med Janus blir Jon «tatt i bruk». Med Janus er Jon Berre altså både seg selv fullt ut, men også noe *mer* enn seg selv. Med Janus kommer Jon, som vi har lest, *inn* i livet; protesen erstatter kroppen, men Jon Berre forblir den samme, eller snarere *blir* han den samme, seg selv, men nå «ikkje berre» Jon.

Det anførte antyder flytende grenser mellom mennesket, naturen og teknologien som kan gjenkjennes fra kapittel 1. Men det er også skiller mellom bilulykkens direkte implikasjoner og innføringen av Janus; der vi i bilulykken har sett et definitivt skille mellom liv og død, er grensen i forbindelse med Janus og andre teknologiske nyvinninger, mer flytende. Det finnes dessuten også en kim til dette flytende også i passasjer om bilulykker, som i det følgende:

Kan hende er dei ein kallar ei ulykke, først og fremst eit aspekt ved tida. Ein oppmerksom kropp er ikkje uvitande om det. Eit liv er tap av form. Eit liv er en langsam kollisjonssekvens, trykk fast forward, så hamnar ein i eit bilete av Bacon. Men kroppen kan finne ein fart der ulykke er minst muleg merkbar, der farten til livsulykka så å seie er utlikna (73).

Dette kan sies å relativisere bilulykken; i et stort perspektiv er ulykken uunngåelig. Passasjen kan med fordel settes i sammenheng med den følgende poetiske formuleringen, som angår teknologisk forbedring og utvidelse av kroppen: «Knoklane har reist så langt, så lenge gjennom kjøtt, lik steinar gjennom jord. No er dei her. No løfter dei seg frå jorda» (56). Forskjellen mellom de to passasjene er at der livet er «tap av form» i den ene, «løfter» knoklene seg fra jorda og trer fram i den andre. De to passasjene peker på ulike retninger for livet: den siste mot forbedring, den første mot stagnering. Motsetningen mellom disse to synene finner en løsning, et «svar» et annet sted i romanen, som fokuserer på det revolusjonerende ved hjertetransplantasjon; her handler det om at «[e]itt og same menneske kan vere både levande og døyande» og at den «døyande» er «på veg mot døden», mens den levende er «på veg mot livet». Det sentrale her er at livet er *bevegelse*; knoklene reiser gjennom kjøtt. Knoklene som «løfter [seg] frå jorda» kan sees som en videreføring av en passasje vi har undersøkt tidligere, der «[m]ateriale gjer seg fri frå jorda, losnar eller bryt seg laus frå laga og blandingane sine, møtest i nye former og reaksjonar på overflata, høyrde og uprøvde tilstander» (68). Vi har tidligere brukt denne beskrivelsen som en illustrasjon på hva som skjer med tragisk utfall i bilulykken, men her kan den settes inn i en mer positiv sammenheng, nemlig i *videreføringen* av livet, for eksempel Jon Berre sitt, gjennom teknologiske forbedringer av kroppen som Janus. Slik løfter knoklene seg fra jorda.

Men også Janus bringer med seg tragedie; Jon Berre gifter seg på nytt, med politikeren Anita Fleet. Hun ender med å bli drept av Janus, en hendelse som er dunkelt belyst i romanen. «Eg forstår ikkje at Janus kunne gjere det han gjorde, mot Anita, ein partikollega» sier tidligere nevnte Harry, når han plasserer Jon Berre i hulen (149). Senere får Lovall vite at «[e]in politkar var blitt klemd i hel under uklare omstende,» og at «maskina» Jon Berre «hadde vore etterlyst for drap, ja, kan hende framleis var det» (163). Det er nærliggende å lese denne utviklingen som at den teknologiske utviklingen ikke bare viderefører livet, men også setter livet i fare, og i verste fall *tar* det. Dette fungerer som en påminnelse om kritikken av den teknologiske utviklingen, og hvordan denne er i stand til å underminere mennesket.

Scenen nede i tunnelen som leder Lovall frem til Jon Berre og Janus, fortøner seg som et surrealistisk bilde på menneskets møte med naturen og teknologien. Lovall og Raimonda beveger seg inn i en tog tunnel, dette skildres med omhu: Togene suser forbi. «Transporten går

i djupet og tek aldri slutt, vogn følgjer på vogn, container på container, same drønnet om og om igjen, same draget som set ein smak av elde og jarn i munnkjøtet» (176). Lovall «klarar ikkje røre på seg så lenge toget passerer. Til slutt, når han hypnotisert av den rytmiske slamringa ikkje lenger veit at det finst noko anna enn dette toget, denne rørsla, forsvinn det med siste vogna rapt som ein ormehale gjennom vått gras og er borte i fjellet» (ibid.). De tar seg inn i en korridor, opp en trapp og inn en dør, og havner i en gang:

Gangen som no ligg framfor dei, er så låg at dei må lute seg og gå med armene ned langs sida, lik primatar. Raimonda lyser veg, og Lovall ser at den grovhogde tunnelen er ujamn og usikra, at den svingar på seg og varierer i høgd og breidd. Kjem han borti veggane, får han eit slags tynt slim på fingrane. Det sildrar litt rundt dei, og i botnen dannar det seg etter kvart ein liten bekk som av og til samlar seg i små dammar (177).

De går parallelt med en kloakkledning. Etterhvert som de beveger seg lenger inn i tunnelen og fjellet er det som om de beveger seg stadig lenger inn i naturen. Dette kulminerer når de møter et slags vindu av glass, som knuses og overvelder dem med vann fullt av fisker. «Vatnet trenger inn i andletet til Lovall, og han kjenner noko røre seg i munnen, får ikkje spytta det ut og må svelgje – det er – ein liten fisk? Fisken glir gjennom svelget, ned i syrehavet» (178).

Scenens sammensetning av elementer, materialer, dyr, stemninger og bevegelser, utgjør et surrealistisk motiv. Dette forsterkes av at foranledningen ikke er klargjort – plutselig befinner de seg i tunnelen. Her manøvrerer menneskene mellom drønnende tog, slimete vegger, bekker av kloakk og et akvarium med fisker. Tunnelen har ført dem forbi og gjennom mer eller mindre naturlige prosesser og fenomener. Og i enden av alt dette befinner altså Janus seg. Rommet der Jon Berre og Janus befinner seg «likner ingenting dei kunne ha venta eller sett, med sine glatte flater av stein og elektronikk, lyssett ovanntil i eit grønleg skjær og no med det blå akvarielyset blottlagt i holrommet det sit montert i» (179). Her, midt i fjellet, mellom fiskene, togene og det sildrende vannet finnes et moderne, teknologisk gjemmested, der krysningen mellom menneske og maskin holdes skjult. Det er vanskelig å ikke lese denne situasjonen som et uttrykk for at eksperimentet med kyborger har mislykkes; Kyborgene Janus/ Jon Berre ender opp som morder – grunnet «feil kropp, feil kopling» (149) – og må skjules og skjermes, som et monster.

4.3 Drøm, minne, visjon – den tomme vegen

Jon Berre blir hentet inn av samferdselsministeren for å jobbe med veiplanlegging, fordi «[i]ngen tenker betre om trafikk» (105). Han er «[e]in mann frå grunnplanet, frå skjeringpunktet mellom visjon og realitet, ein som kjenner terrenget i detalj utan å gløyme horisonten» (ibid). Jon Berre er en respektert veimann: «Det var Jon sjølv som utforma prosesskoden, det var han som laga arbeidsbeskrivinga ut frå vegnormalen. Det vil seie at han verkeleg la sjela si i strekninga [...]. Han ønskte å skape ein idealveg, gjennom dette terrenget og formasjonane og massane i det» (63). Denne idealveien blir senere omtalt som en strekning som «eigentleg skal kunne køyrast av seg sjølv» (206); dette er «ein vegmanns draum» (ibid.). Men drømmens natur blir likevel problematisert: «Kan hende er draumane hans så gjennomskinlege at det ikkje lenger gir meining å skilje dei frå minne og visjon» (96). Sammensmeltingen av bevissthetens drømmer, minner og visjoner likner den vi tidligere har sett av materialene kropp, bil og fjell. De er tre ulike uttrykk for bevisstheten, som i utgangspunktet har likheter, men også avgjørende forskjeller. Minnet peker bakover, visjonen fremover, mens drømmen er i en slags mellomposisjon, med trekk fra begge de to andre. For Jon Berre glir disse over i hverandre, noe som innebærer at minnene, særlig sorgen, former drømmene og visjonen. Men drømmene, med deres ubevisste vesen, står her i en særstilling. I Freuds psykoanalyse er drømmene uttrykk for ønsker.⁹² Minnene er drømmenes materiale, men de fremstår likevel i forvrent tilstand, et uttrykk for det ubevisste som i bunn og grunn er utilgjengelig for bevisstheten. I Jon Berres bevissthet er minnet dominert av sorg, påminnelser om dem han har mistet; før har minnene «kunna verke så tilfeldige, prega av det veldige overskotet av liv i livet» (31), men bilulykken gjør om på dette, og strukturerer minnene utfra sorgen: For eksempel hverdagen med døtrene: «jenteskratt som kling att frå stålblanke kjelar opphengde på ei veggplate. [...] Jentene har funne ein sommerfugl» (31–32). Det viktigste minnet er likevel øyeblikket der han kommer til seg selv etter ulykken, og innser at Ruth er død: «Jon Berre slår auga opp og stirer inn i fjell, gjennom glas, men der i glasruta, heng auga til Ruth, i brillene. I glas i glas. Ho ser mot det same fjellet som han sjølv, han finn blikket hennar, ho kan ikkje finne hans» (15). Dette mislykkede forsøket på å møte blikket hennes blir værende i Jons bevissthet lenge etterpå: «Jon Berre [...] ville framleis sett auga i

⁹² Freud 2000, 117

glaset, Ruths auge i ei tid som stansa i desse, og ikkje visst å separere draum frå alt det livet hans hadde vore og blitt» (96). Minnene og sorgen hjemsøker drømmene, og gjør disse uadskillelige. Dette forandrer drømmene:

Den einaste draumen han ville kunne identifisere sikkert, er denne, som han synest at han ofte har: ein veg som slynger seg gjennom eit landskap. Ein glitrande, tom veg som følgjer og bruker eit landskap av åsar og dalar, jorda og knausar. Det er ikkje ein bil å sjå. Det er ein rein veg. Meir enn det er det ikkje.

Det er nok på sett og vis ein visjon (96).

«Vegmannens draum» om en strekning som skulle kunne kjøres av seg selv, er her endret til visjonen om «den tomme vegen»; dette kan være en reaksjon på sorgen, erfaringen med bilene på veien, og bilulykken disse førte med seg. En tom vei uten biler er også en vei uten bilulykker. Men det er også en vei uten mennesker, uten det samholdet som trafikken faktisk vitner om, som i andre sammenhenger omtales: «Det er uakseptabelt å miste av syne kva trafikken skaper, det nettooverskotet av liv den står for. [...] For all ferdsle er samferdsle. Å vere saman er meirverdi» (148) Disse ordene kommer fra samferdselsdepartementet. Også gjennom Lovall formidles et syn på veien og trafikken preget av samhold, at samferdsel er samhold:

Vegen under føtene hans held fast i landskapet, bruker og forandrar det og legg det under og bak seg, metodisk, fører menneske gjennom det og nærmare kvarandre, inntil kvarandre, menneske som treng å prate om behova sine, trua dei har, kva dei er redde for og korleis dei vil leve. Vegane, vår heim. Vegane, som ordnar verda vår. (193)

Den tomme veien til Jon Berre står som en kontrast til dette. For Jon Berre er det veien i seg selv som er viktig: «Eit stort apparat skal til for å bygge ein veg, og det er vegen som tel. / Det er vegen som skal fram» (54). Disse bemerkningene tvinger frem spørsmålet om hvordan vi skal tolke veien, mer spesifikt den tomme veien. Veien er en så forslitt metafor at det er lett å glemme at den egentlig har noen overført betydning. Men veien er altså et bilde på bevegelse, på gangen mot et mål. Den krever likevel at noen ferdes der, og dermed blir en tom vei selvmotsigende; en tom vei er en vei uten bevegelse, og dermed ikke en vei. Likevel insisterer Jon på at det er «vegen som tel», at «vegen [...] skal fram» (54).

Forklaringen på det selvmotsigende ved den tomme veien, er å finne i sammenblandingen av minne, drøm og visjon. Når disse oppløses i hverandre er det ikke lenger mulig å se hva

som peker bakover og framover. Den desillusjonerte Jon Berre som Lovall finner inne i fjellet sier: «Ein visjon treng ikkje føre fram, føre framover» (182). Dette kan sees nettopp som et uttrykk for at minnet og visjonene har blitt oppløst i hverandre, og forvrengt ved hjelp av drømmenes natur. Berre sier også: «Anakronistiske visjonar, nokre av dei, som enno førespeglar tider som for lengst er gått tapt» (ibid). Her er det nærliggende å se de anakronistiske visjonene som tapt optimisme knyttet til teknologien, som nå er blitt desillusjon. Men like etter sier han: «Teknologi er å vinne mark for mennesket, å utvide sona for det menneskelege. Mennesket er i vår tid endeleg blitt teke i bruk. Orsak om eg sporar litt av, men eg har levd i desse tankane. Optimisme er min heroin» (ibid.). At mennesket har blitt «teke i bruk» gir uttrykk for en optimisme, som står i motsetning til de «anakronistiske» visjonene. Denne vekslingen mellom pessimisme og optimisme kan også sees som et uttrykk for sammensmeltingen av minne, drøm og visjon.

Jon Berres siste opptreden i romanen, hans avsluttende kapittel, vitner om en endelig desillusjon: «Jon kjenner ikkje vegane lenger, han veit ikkje korleis ein kjem seg fram» (201). Det eneste som er klart for han er at

ein endar opp der ein ikkje kjem til meir. I det ugripelege. Auga til Ruth, fest i glaset, er det mest bestandige i han, det som på ein eller annan måte vil bli att av han, og det er, etter alle desse åra, nesten som om dei likevel ser han.

Kan hende fordi det no er frå steinen han møter dei (ibid.)

Minnet og sorgen over Ruth er det som «vil bli att av han». For ham er minnet og tilværelsen blitt «ugripelig»; det er Ruth som, i døden, har oppnådd forståelsen. Likevel er det altså «nesten som om» øynene hennes ser ham. At dette kan forklares med at «det no er frå steinen han møter dei», bringer oss tilbake til menneskets møte med naturen, og flertydigheten av det å «være i fjell»: Fjellet er romanens fremste symbol på naturen; det symboliserer også død (bilen som krasjer i fjellet), kjøring (tunnelen) og Jon Berres tilværelse med Janus (den skjulte hulen i fjellet). Og fjellet er altså så nærme Ruth og naturen han kan komme.

Den tomme veien er fortidens framtid, minnets framtid; den tomme veien er gårdsdagens visjon. En vei er en visjon i seg selv; veien er skapt med bevegelsen som formål; veien er en visjon om bevegelse, ikke bevegelsen i seg selv. Jon Berre sier at «[e]in visjon treng ikkje føre fram, føre framover» (182). Dette utsagnet har en anstrøk av lengsel og melankoli. Visjonen

har ført fram, den har blitt fullbyrdet, noe som har ført med seg biler, biltrafikk, trafikkulykker og menneske-maskiner; nå lengter Jon tilbake til tiden da visjonen var nettopp visjon, altså noe som lå i fremtiden. Den ubrukte, tomme veien. Når han i neste øyeblikk sier at «Teknologi er å vinne mark for mennesket, å utvide sona for det menneskelege,» og at «[m]ennesket er i vår tid endeleg blitt teke i bruk», kan dette sees som et uttrykk for at han selv er blitt en menneske-maskin, og at det er maskin-delen av ham som snakker, den delen som har opphav i samferdselsdepartementets teknologioptimistiske språk.

4.4 Posthumanisme

Der menneskets evne til å forvandle seg selv i antikken var et motiv forbeholdt mytene, er det i vår tid en reell og akutt problemstilling. Bioteknologiens fremskritt, og dens radikale utvidelse av menneskeartens muligheter, har fremkalt nye spørsmål om hva mennesket er og skal være. Begrepet «posthumanisme» var inntil midten av 1990-tallet lite brukt, men har siden blitt tatt i bruk i en rekke disipliner.⁹³ Noen skiller dessuten mellom det «posthumane», som er en generell betegnelse på vår tids integrasjon mellom menneske og teknologi, og posthumanisme, som forstås som ideologien bak eller tenkningen rundt dette. Andre bruker disse betegnelsen om hverandre.⁹⁴

I boken *The New Human in Literature* innleder Mads Rosendahl Thomsen med å peke på tre konkrete områder der endringer i menneskerartens livsbetingelser er aktuelle i vår tid: 1) Bioteknologiens fremskritt har ført til en radikal endring av menneskekroppens muligheter; 2) Den teknologiske utviklingen har medført et stadig mer integrert forhold mellom mennesker og maskiner; 3) Spørsmålet om hvorvidt en kunstig intelligens kan komme til å bli overlegen menneskets har gått fra å være begrenset til et tema innenfor science fiction-litteraturen, til å bli et realistisk scenario for fremtiden.⁹⁵ Disse tre aspektene – bioteknologi, maskiner, kunstig intelligens – er alle til stede i *Maud og Aud*. I det følgende vil jeg presentere og drøfte ulike retninger innen den posthumanistiske idéverdenen, før jeg ser disse i sammenheng med den posthumanistiske tematikken i *Maud og Aud*.

⁹³ Thomsen 2013, 2

⁹⁴ For en grundigere problematisering av betegnelse se f.eks. Wolfe 2010

⁹⁵ Thomsen 2013, 1

Teknologiens påvirkning av mennesket er ikke noe nytt; så lenge mennesket har benyttet seg av redskaper, har disse virket inn på vår leve- og væremåte. Tamar Sharon skriver i sin bok *Human Nature in an Age of Biotechnology*: «The perceived novelty of emerging biotechnologies lies in the unprecedented degree of intervention into matter, life processes and nature that they offer, and the implications this has for notions like biological determinism, authenticity and even fate».⁹⁶ Det er altså ikke bioteknologiens tankesett, men dens faktiske muligheter til gjennomslag, som er nytt. Bioteknologien er i stand til å svekke, om ikke fullstendig utviske, klare og betydningsfulle grenser som tidligere har fungert som et stabilt rammeverk for tenkning, som for eksempel grensene mellom mennesker og maskiner, natur og teknologi, og på medisinsens område grensene mellom behandling og forbedring, og mellom det fødte og det skapte. Når disse grensene viskes ut, åpnes veien for nye fenomener og kategorier, som for eksempel teknologisk forbedrede mennesker, ikke-organisk liv og intelligente maskiner; kort sagt, emner som tidligere har vært forbeholdt *science fiction*-genren. Sharon skriver:

Above all, the novel character of these technological developments lies in the idea that they are rendering the notion of ‘human nature’ ever more uncertain, by both complicating the question of that it means to be ‘human’ and by challenging the fixity of what is meant by ‘nature’.⁹⁷

Sharon forsøker å systematisere diskursen rundt posthumanismen, og presenterer ulike teoretiske innfallsvinkler til tenkningen rundt problemstillingene den fører med seg. ett syn er at utviklingen innebærer en frigjøring av mennesket fra byrdene ved biologiens, nevrologiens og psykologiens determinisme, og gir mennesket kontroll over «naturens lotteri». Denne innfallsvinkelen kalles *transhumanisme*. Transhumanister er ivrige tilhengere av bioteknologiske muligheter, og omfavner kunstig befruktning, forandring av det genetiske materialet for å unngå sykdommer, og personlig bestemt medisin, skreddersydd for individuelle genetiske betingelser. Motstandere av dette, *biokonservativister*, ser denne bioteknologiske utviklingen som en vei mot teknologisk konstruerte mennesker, en verden der

⁹⁶ Sharon, 2014, 1

⁹⁷ Ibid.

teknologisk hybris leder oss inn i en inhuman fremtid, hvor mennesket ikke lenger har kontroll over sin egen tilværelse.⁹⁸

Denne konflikten handler om hva mennesket er og skal være. Biokonservatismen hevder at den teknologiske utviklingen utgjør en trussel mot menneskets natur, og de verdiene og dydene mennesket har utviklet som følge av sine naturlige begrensninger. Dette synet anser det som er *gitt* som en grunnleggende egenskap og essens ved mennesket. Transhumanistene mener imidlertid at denne essens-tenkningen er vilkårlig, da mennesket som art alltid har strebet etter å forbedre sine vilkår; bioteknologien anses dermed som et nytt uttrykk for et gammelt ønske om å forbedre seg selv. Transhumanistenes hevder at mennesket kan defineres utfra sitt ønske om å forvandle og forbedre seg selv.⁹⁹

Disse to retningene har, til tross for sin tilsynelatende motsetningen, likevel noe grunnleggende felles; begge er forankret i et humanistisk narrativ der mennesket regnes som en autonom, unik og fastsatt enhet, som er adskilt fra sine omgivelser på en spesifikk måte. Begge innfallsvinklener er versjoner av et humanistisk verdensbilde som forutsetter et ontologisk skille mellom mennesker og resten av verden, der sistnevnte tar ulike former i ulike sammenhenger, enten det er kunstige objekter, ikke-mennesker, eller teknologi. Transhumanismen ser bioteknologien som et uttrykk for menneskets overlegenhet vis-à-vis naturen, mens deres motstandere ser teknologien som noe fremmed som trenger seg på mennesket; begge syn forutsetter et fundamentalt skille mellom mennesket og «det andre».

Det finnes imidlertid de som ønsker å unngå et slikt skille, og understreke den mer kompliserte forbindelsen mellom mennesker og teknologi som alltid har vært en integrert del av menneskets måte å leve på, og som bare har blitt enda tydeligere med den stadig mer utviklede teknologien. I et slikt perspektiv er det ikke noe vesensforskjell mellom små og store teknologiske forandringer; prinsipielt er et klonet dyr og kosmetisk forandret menneske det samme.

[T]he ontological divide that is drawn between human beings and technology becomes an obstacle to understanding the many ways in which humans and technology, but also subjects and objects, nature and culture, are interwoven today, and obscures the ways

⁹⁸ Ibid., 2

⁹⁹ Ibid., 3

our interactions with technologies shape 'what it means to be human' on a number of levels.¹⁰⁰

Dette er utgangspunktet for en posthumanistisk tenkning der forholdet mellom mennesket og teknologien ikke anees som fastlagt, men i stadig forandring og bevegelse.

Som følge av dette deler Sharon posthumanistisk tenkning inn i fire kategorier: de to første, dystopisk og liberal posthumanisme gjenspeiler de to anførte perspektivene, de vi har referert til som henholdsvis biokonservativ og transhumanistisk. I tillegg finnes en *radikal* posthumanisme, der bioteknologien blir ansett som et ledd i en dekonstruksjon av diskursen som skiller mellom natur og mennesket. Denne innstillingen kaller Sharon *radikal* fordi den tar til orde for en radikal nytenkning rundt spørsmålet om menneskets ontologi, i lys av bioteknologien.¹⁰¹ Denne formen for posthumanisme står åpenbart i gjeld til den poststrukturalistisk tenkningen og dekonstruksjonen, og deres kritikk av den liberale humanismen. Den siste formen for posthumanistisk tenkning kaller Sharon *metodologisk*. Denne kjennetegnes av ønsket om å skape et nytt analytisk rammeverk for å forstå forbindelsene mellom mennesket og det ikke-menneskelige. Disse teoretikerne fremhever betydningen av teknologiens materialitet og et syn på teknologi som noe annet og mer enn nøytrale instrumenter, som også aktivt virker tilbake på brukeren og omgivelsene. Den metodologiske posthumanismen konsentrer seg om å utvikle bedre konseptuelle verktøy for å håndtere vitenskapen og teknologien i samfunnet, heller enn å utvikle en ny posthumanistisk ontologi. Sharon advarer mot å gjøre posthumanismen til et spørsmål om hvorvidt man er tilhenger eller motstander av bioteknologiens utvikling, altså mot den liberale og dystopiske innstillingen. Både den metodologiske og radikale posthumanismen hevder at det å være menneske er formet av vår interaksjon med teknologi, og at verden vi lever i består av et komplekst nett av forbindelser mellom mennesker og teknologier, «a network of human and nonhuman entities that is constantly in the making, constantly creating new realities based on the novel connections and associations being made».¹⁰² Begge avviser humanismens kategoriske skille mellom autonome mennesker og en verden av *ting*, som de anser som bare én av flere mulige syn på forholdet mellom mennesket og verden. Den liberale og den

¹⁰⁰ Ibid., 4

¹⁰¹ Ibid., 6

¹⁰² Ibid., 8

dystopiske posthumanisme hevder at enten har mennesket kontroll over teknologien, eller så har teknologien kontroll over mennesket; de radikale og metodologiske posthumanistene tilbyr derimot et alternativ til denne enten-eller-tenkemåten.¹⁰³

Problemet ved disse typene posthumanisme, radikal og metodologisk, er slik jeg ser det, at de står i fare for å fjerne seg for mye fra den konkrete, teknologiske virkeligheten – representert ved bioteknologien, maskiner og kunstig intelligens – og slik heller inngår i et mer generelt poststrukturalistisk og anti-essensialistisk prosjekt. Stefan Herbrechter er et eksempel på dette; han ser posthumanismen som en forlengelse og videreføring av postmodernismen, og antihumanismen til tenkere som Foucault og Lacan.¹⁰⁴ En slik posthumanisme blir først og fremst en kritikk av et antroposentrisk verdenssyn, som fungerer uavhengig av samtidens teknologiske virkelighet. Jeg vil understreke viktigheten av å forankre posthumanismen nettopp i en slik konkret, teknologisk virkeligheten, ettersom det er denne som gjør spørsmålene om hva mennesket er og skal være aktuelle og akutte. Dette gjenspeiles også i *Maud og Aud*, hvor det er den konkrete, håndfaste virkeligheten, med bilkjøring og bilulykker og hjertetransplantasjoner, som gjør disse spørsmålene aktuelle.

Når disse innfallsvinklene likevel fremstår som de mest fruktbare, skyldes det at de, som Sharon skriver, avviser

the overall pessimistic, romantic and transcendentalist view of technology as a dehumanizing and alienating force that characterizes classical philosophy of technology, so that they also offer an important contribution and revision of the critical approaches that precede them. Instead, and this proceeds from their anti-essentialism, they develop models of technology that allow for positive appraisals of technology, in which technology offers a form of engagement with the world. Radical posthumanism argues for a reflexive model of technology in which technologies are both seen as the product of human creativity and a force that shapes human existence.¹⁰⁵

Et eksempel på dette er N. Katherine Hayles, som har et grunnleggende positivt syn på utviklingen. Hun tar til orde for en posthumanisme som

embraces the possibilities of information technologies without being seduced by fantasies of unlimited power and disembodied immortality, that recognized and

¹⁰³ Ibid.

¹⁰⁴ Herbrechter 2013, 22 og Badmington 2006, 241

¹⁰⁵ Sharon 2014, 8

celebrates finitude as a condition of human being, and that understands human life is embedded in a material world of great complexity, one on which we depend for our continued survival.¹⁰⁶

Hayles' fremstilling av posthumanismen tar utgangspunkt i Norbert Wiener's kybernetikk. Med kybernetikken oppstod et nytt syn på menneskets bevissthet, der denne ble sett som en parallell til maskiner. Måten mennesker bruker sansene på, likner maskinenes evne til å motta og bearbeide informasjon på. Norbert Wiener skrev i boken *The Human Use of Human Beings. Cybernetics and Society* (oversatt til dansk som *Mennesket og Automat*):

Vi er som mennesker ikke isolerede systemer. Vi indtager føde, der afføder energi, og er følgelig dele af den større verden, der rummer disse kilder til vor livskraft. Men endnu vigtigere er den kendsgerning, at vi modtager meddelelser gennem vore sanseorganer og handler efter de modtagne oplysninger.¹⁰⁷

I dette skiller menneskene seg ikke vesentlig fra maskinene. Kimen til det jeg vil kalle posthumanisme er denne nye forståelsen av mennesket som en samling av informasjon og opplysninger heller enn en organisk helhet forankret i kroppen. Posthumanismen som prosjekt handler om å frigjøre denne informasjonsstrømmen fra kroppen. Dette knyttes gjerne til kybernetikken, og sammenføring av mennesker og maskiner. Dette er imidlertid en teoretisk konstruksjon. «People became posthuman because they think they are posthuman», skriver Katherine Hayles.¹⁰⁸

Hayles lister om fire punkter som svar spørsmålet «What is the posthuman?»: 1) Posthumanismen vektlegger informasjonsmønstre fremfor materiell representasjon, slik at menneskekroppen anses som en tilfeldighet, heller enn som en essensiell del av livet; 2) posthumanismen anser bevisstheten som et ledd i evolusjonen, fremfor et endelig mål i seg selv; 3) kroppen anses som den originale proteser mennesket lærer å manipulere, og er bare én av mange proteser man etter hvert tilegner seg; 4) og viktigst av alt, posthumanismen hevder at det ikke er noe vesensforskjell mellom kroppslig eksistens og datasimulasjon, mellom kybernetiske mekanismer og biologiske organismer.¹⁰⁹

¹⁰⁶ Hayles 1999, 5

¹⁰⁷ Wiener 1963, 27

¹⁰⁸ Hayles 1999, 6

¹⁰⁹ Ibid., 2–3

Videre skriver Hayles: «The posthuman subject is an amalgam, a collection of heterogeneous components, a material-informational entity whose boundaries undergo continuous construction and reconstruction».¹¹⁰ Det posthumane subjektet mangler et enhetlig selv. Det er dermed ikke egentlig noe autonomt subjekt, det er et subjekt uten avgrensning. Til tross for hvordan posthumanismen gjerne knyttes til ny teknologi, understreker Hayles likevel at disse idéene ikke forutsetter at mennesket får faktiske maskin-proteser:

[I]t is important to recognize that the construction of the posthuman does not require the subject to be a literal cyborg. Whether or not interventions have been made on the body, new models of subjectivity emerging from such fields as cognitive science and artificial life imply that even a biologically unaltered *Homo sapiens* counts as posthuman. The defining characteristics involve the construction of subjectivity, not the presence of nonbiological components.¹¹¹

Dette gjør det klart at Hayles' tenkning befinner seg innenfor det Sharon kaller radikal posthumansime: Posthumansimen er altså først og fremst uttrykk for et nytt syn på menneskets selvforståelse. Dessuten er parallellføringen av mennesket og maskinen ikke entydig; Hayles påpeker at Wiener ikke hadde som mål å dekonstruere det humanistiske subjektet: «He was less interested in seeing humans as machines than he was in fashioning human and machine alike in the image of an autonomous, self-directed individual».¹¹² Wieners sidestilling av kybernetikk og liberal humanisme fulgte en tanke med opphav i opplysningstiden, at mennesker har frihet fordi de gjennom sine sosiale strukturer fungerer som selvregulerende mekanismer. «For Wiener, cybernetics was a means to extend liberal humanism, not subvert it. The point was less to show that man was a machine than to demonstrate that a machine could function like a man».¹¹³

Vi kan sammenlikne disse idéene med hva Jon Berre sier om Janus: «Det er ikkje maskina mi, det er ein del av meg, seier Jon. Vi er eitt apparat. Han infiltrerer meg og gir meg samband, eg gir han impulsar. Derfor finst det framleis ein kropp å snakke om. Utan Janus hadde eg ikkje vore her» (180). Dette både slutter seg til og bryter med Hayles-sitatet; som i Hayles posthumanistiske subjekt er mennesket utvidet og heterogent. Likevel insisterer Jon

¹¹⁰ Ibid., 3

¹¹¹ Ibid.

¹¹² Ibid., 7

¹¹³ Ibid.

Berre på at han og Janus «er eitt apparat» og at det «framleis [fins] ein kropp å snakke om». Uten Janus hadde han ikke vært der – men det er han altså. Jon Berre finnes, kroppen hans blir «utfylt», ikke utradert.

Tanken om at posthumanismen, slik Hayles beskriver den, er et nytt syn på mennesket som teoretisk sett ikke nødvendigvis innebærer fysisk endring av menneskekroppen, får interessante implikasjoner for hvordan vi forstår forvandlingen av mennesket i *Maud og Aud*. I den mest iøynefallende «posthumanistiske» personen, Jon Berre/Janus, vektlegges kontinuiteten fra det «gamle» mennesket, mens det tvert imot er bilføreren, som er mest i tråd med Hayles' teoretisk posthumanisme; som vi har sett gir bilen kroppen «ein veg ut av kroppen», bilen åpner kroppen, og tar i stor grad over for kroppen. Det omtales for eksempel som «ein vegmanns draum» at en veistrekning «eigentleg skal kunne køyrast av seg sjølv» (206). Også i ordet *auto-mobile* ligger det en antydning til menneskets selvutslettelse; bilen som beveger seg *av seg selv*, uten mennesket. Paradoksalt nok blir kontinuiteten til det menneskelige mest tydelig i den innretningen som tilsynelatende er lengst fra mennesket: Janus fremstår mer menneskelig enn bilføreren. Denne fremmedgjøringen av bilføreren minner om en av romanens epigrafer, et sitat av Hermann Knoflacher: «Det er meir som skil mellom ein bilfører og eit menneske enn mellom eit insekt og eit menneske» (5).

Hayles utgangspunkt er altså at til tross for bioteknologiens fremskritt, er posthumanismen først og fremst en ny tenkemåte, som avviser det liberale humanistiske subjektet til fordel for et syn på menneske som informasjonsmønstre frigjort fra den materielle kroppen. Hun avviser imidlertid en slik motsetning mellom informasjon og materialitet, og fremhever kroppens betydning. En understrekning av at *kroppen* er det som gjør oss menneskelige, er samtidig problematisk, da det nettopp er kroppen som er i forandring som følge av bioteknologien og integrasjonen med maskiner. Men det er nettopp denne forandringen – for ikke å si *forvandling* – som er det fremste kjennetegnet på det posthumane subjektet.

Hayles kan slik sies å slutte seg til en radikal posthumanisme, som ser interaksjonen mellom menneske(kroppen) og teknologien som definerende for begge. Med teknologien er mennesket i konstant bevegelse, noe som gjør det umulig å endelig fastslå dets natur. Det er også her *Maud og Auds* posthumanisme ender opp. Romanens fremstilling av forholdet

mellom mennesker, deres kropper, teknologien de omgir seg med og naturen, er nettopp kjennetegnet av slike *bevegelser*, der bilkjøringen fremstår som både et emblem og metafor.

Avslutning: Er vi framme nå?

Hva slags holdning til den nye teknologiens påvirkning kommer til uttrykk i romanen? Dette spørsmålet stilte jeg innledningsvis. Her i avslutningen er spørsmålet *forvandlet* til det følgende: hvordan oppnås innsikten om at alt er bevegelse; hvordan oppnås *forståinga*? Svaret avhenger av hvem man konsentrerer seg om: fortelleren, Aud, Jon, Lovall eller leseren? Forståelsen nevnes mange ganger, og forekommer i ulike sammenhenger. En grunn til dette er at forståelsen ikke er entydig; et eksempel på hvorfor forståelsen er vanskelig å oppnå, er hastigheten alt foregår i: «Det går for fort, eg er ikkje med. Eg forstår ikkje kva det er» (42). Bilens og teknologiens hastighet er så stor at mennesket har vanskelig for å forstå hva som skjer: «Kan hende er det først og fremst farten som kroppen ikkje forstår. Kroppen har rett nok vent seg til farten, til å flytte på seg i sytti kilometer i timen [...] tilvenning av denne typen føreset i ein viss forstand at ein gir avkall på å forstå» (97). På en annen side: «Livet tilpassar seg, opprettar ny forståing. Menneskeorganet sit i overflata og rører på seg» (68). Dette kan sees som en tilslutning til romanens underliggende fremstilling av mennesket som grunnleggende forankret i kroppen, og umuligheten av å forstå mennesket eller bevisstheten uavhengig av kroppen. Likevel er mennesket altså i stand til å tilpasse seg og opprette ny forståelse. «Ingenting står nokon gong still, og det gjeld å forstå den rørsle ein er del av» (43). Det å forstå handler også om å forstå omgivelsene, og å forstå naturen: «Ein veg er ein måte å forstå landet på. [...] Å stikke ut den låma landet har i seg, som landet utan å vite det har venta på, det er å forstå landet. Kvifor skulle vi elles vekse fram av dette landet. Kva skal vi gi attende, om ikkje forståinga vår» (61). Med veien forandrer mennesket naturen, men forandringen innebærer her også forståelse. Menneskets trang til forståelse, koblet til påstanden om at forståelsen er tilgjengelig kun for de som dør, understreker dødeligheten som et sentralt, om ikke definerende, trekk ved det menneskelige. Det er de som dør i trafikkulykkene som forstår meningen med trafikken, *alt er rørsle*, at selv om noen dør, må bevegelsen fortsette.

Bevegelse er altså forståelse. Men bevegelsen skjer i begge retninger: «Ein tunnel er forståing» (148) heter det, nettopp fordi tunnelen har åpning i begge ender; mot både liv og død, mot både det nye og det «gamle» mennesket; mot det organiske og det inorganiske. Det er det samme som finnes hos Janus, som har to ansikter, vendt hver sin vei, framover og

bakover, og representerer inngang og utgang. Samtidig synes tilhørigheten å ligge hos det organiske:

Resonnementet til det organiske er ordna rundt opninga og overgangen, døden og kjønnet, alt dette som Jon Berre ein gong fann seg så blottlagd for. Det inorganiske høyrer under ei anna eksistensform, pasjonar vi ikkje har kjennskap til, for store og for gamle. Vi held oss til det vi er utleverte til (80).

Denne passasjen antyder at det, til tross for forståelsen av bevegelse, er noe ved det inorganiske mennesket ikke kan forstå.

Auds etterlikninger er, som vi har sett, uttrykk for et ønske om å forstå bilulykken, å forstå det menneskelige i bilens vold (bokstavelig talt), og «redde» menneskelivet, selv om det har gått tapt. Og konfrontert med hva Aud holder på med sier Jon Berre: «Eg kjenner inga handling som ikkje er etterlikning. Det finst alltid eit førelegg, ein visjon som går framfor handlinga, instinkta, til dømes, dei eldste visjonane vi har med oss» (182). Slik kan også Jon Berre forstås i lys av etterlikningsmotivet – eller ekko-komplekset. Janus er Jon Berres «etterlikning», hans menneskelige forsvar i en posthumanistisk verden. Janus er posthumanismen *inkarnert* – i dette tilfellet en høyst tilsiktet metafor – men samtidig er altså kontinuiteten til det menneskelige tydelig i Jon Berres utsagn: «Det finst alltid eit førelegg, ein visjon som går fram handlinga». Dette blir fulgt av bemerkningen om at mennesket endelig har blitt tatt i bruk, noe som kan sies å representere en «optimistisk» posthumanisme, som altså understreker kontinuiteten fra mennesket til menneske-maskin: teknologiens inntok i menneskekroppen er slik sett ikke noe radikalt nytt, men heller en justering, forbedring. Jon Berre tar imidlertid forbehold: «Optimisme er min heroin» (ibid.).

Jon Berres veksling mellom pessimisme og optimisme på vegne av teknologien, kan sees i sammenheng med at han selv er todelt. Når han sier «jeg» er det også Janus som snakker. Symbiosen med maskinen innebærer en dobbelthet i alt han sier og gjør, noe som altså gir utslag i selvmotsigende monologer. Han sier: «Det er ikkje maskina mi, det er ein del av meg» (180). Konsekvensen av dette er altså at hans utsagn også Janus sine. Vi kan ta det enda lenger, og forestille oss at det er Janus som sier dette. Da får også neste setning ny betydning: «Han infiltrerer meg og gir meg samband, eg gir han impulsar» (ibid.).

Om Aud sier Jon Berre: «Vi er liksom to utpostar kring det same omløpet». Dette er sant i bokstavelig forstand: Aud befinner seg i helikopteret, Jon under bakken. Men også

metaforisk: både Aud med sine etterlikninger, og Jon Berre med sin tilkobling til Janus, befinner seg i det samme «omløpet», som dreier seg om forsøket på å *forstå*, og bringe så mye som mulig av det menneskelige over i en etter-menneskelig, eller posthumanistisk, tilværelse.

Posthumanismen i *Maud og Aud* er ikke avgrenset i framtiden: i et kapittel fortelles det om en kvinne ved navn Donna Armbruster som i år 2071 blir fortalt «av et medium i Quezón City at sjela hennar tidleg i hundreåret hadde opphald i så vel Artur Rydek som i ein norsk ingeniør, ettersom det vi kallar *sjel* utmerkt kan vere fordelt på fleire *sjølv*, ifølgje mediet» (155). Arthur Rydek er en regnskapsfører som forfalsker regnskapene til et belgisk spedisjonsfirma. «Om den norske ingeniøren kan ikkje mediet fortelje Donna Armbruster stort: det einaste ho ser, er noko som blenker, lik metall» (159). Det er innlysende å tenke at Jon Berre er denne norske ingeniøren, som altså har fått sin sjel «videreført» i andre mennesker. Dette er et handlingsspor som er utforsket i resten av romanen, men som altså står i veien for en historisk ramme for tekstens mange handlinger og fortellinger. Slik kan den forstås nettopp som er uttrykk for *bevegelse*.

En opplagt måte å forstå romanens tematisering av bilulykken, er at bilkjøringen alltid ender med død; om ikke i første omgang, ettersom Jon Berre overlever, og etter hvert kobles sammen med Janus, så allikevel til slutt, ettersom Janus ender opp med å forårsake Anita Fleets død. Samtidig peker Aud Berres etterlikninger mot noe annet: Aud insisterer på å fullføre bevegelsene som bilulykken har stoppet; insisterer på å *forstå* det som er forbeholdt de avdøde. Der Jon Berre stadig lever videre, som halvt maskin, der det menneskelige er nært utradert, nede i en hule hvor han med infiltrasjonen av maskinen også er infiltrert av teknologioptimistisk byråkratspråk, opprettholder Aud Berre en alternativ innstilling. Aud vil fullføre bevegelsen og nærme seg forståelsen, men som overlevende er hun unntatt forståelsens innsikt: at *alt er rørsle*. Dette fungerer i romanen som en slags posthumanistisk læresetning: mennesket er ikke en statisk størrelse, men alltid *på vei*, med kontinuerlig fornyelse av teknologiske hjelpemidler og proteser. Dette inneholder dessuten et ønske om *udødelighet*; en hensikt med den posthumanistiske forvandlingen av kroppen er å kvitte seg med menneskekroppens kjøtt og blod, for dermed å kunne foredle bevisstheten og la den leve videre. Likevel inneholder romanen et forsvar for kroppen og dødeligheten, og dermed også menneskeligheten.

Det fastholdes i romanen at forståelsen er forbeholdt de avdøde; likevel får *leseren* – i motsetning til romanfigurene – innkikk. I et intervju sier Gunstein Bakke: «Forståelse opptrer ofte innenfor avgrensede felt eller skalaer som utelukker hverandre; litteraturen er en av de få arenaene hvor det går an å føre dem sammen og la dem besmitte hverandre». ¹¹⁴

Lovall er romanens detektiv, han som leter etter spor og sammenhenger. Han er, som Aud, på jakt etter forståelse. Men der Auds jakt er tekstintern, kan Lovalls sporsøkende holdning snarere sees som et uttrykk for leserens fortolkningslyst: «[H]an ønsker ikke å avsløre Aud, det er ikkje *avsløring* det dreier seg om, tenker han fortumla, trøyt som eit uvêr. Det er noko han vil forstå, vil finne, noko som er halvt inne i, halvt utanpå verda. Han vil sjå det som ikkje går å sjå» (185).

Romanens foretrukne motiver, og derigjennom dens tematikk er gjennomgående preget av dobbelhet: fjellets doble betydning (umedgjørlig i bilulykken, medgjørlig som tunnel); veien (som utgjør *to veier*); forholdet mellom Maud og Aud, som er innvevd i hverandre, og som på samme tid defineres av likhet og forskjell; Auds etterlikninger, som utgjør en motvekt til bilulykker; bilens evne til å skape følelse av liv, men også medføre død; Janusansiktet, som både ser framover og bakover, og representerer både inngang og utgang; Jon Berres sammenblanding av minne og visjon – alle disse dobbelthetene speiler den overordnede dobbeltheten i forholdet mellom mennesket og teknologi – og forholdets symbiotiske natur gjør romanens holdning grunnleggende ambivalent.

Mennesket ønsker å forvandle seg selv – eller la seg forvandle av teknologien – men møter motstand både innenfra og utenfra; innenfra i forståelse (ønsket om å forstå sammenhengen, bevegelsen man inngår i), og utenfra i bilulykken, og sin egen eller sine næres død. Den teknologiske utviklingen fremstilles i romanen som en inngang til en ny tilværelse for mennesket, men også en utgang fra det som har vært. Gjennom sin betoning av bilulykken og overlevelsen blottlegger romanen hva som er nytt, men også hva som går tapt, i den nye tilværelsen, den som er preget av konstant bevegelse, av trafikk; trafikk er kommunikasjon, i overført betydning dreier det seg om kommunikasjon mellom menneske og teknologi; mellom det gamle og det nye mennesket – mellom mennesket og maskinen.

¹¹⁴ Lindholm og Stenvik 2012, 62

Posthumanisme er et begrep som betegner forsøket på å gi nye definisjoner av mennesket og menneskenaturen i lys av påvirkningen fra vår tids teknologiske fremskritt. Et generelt trekk ved posthumanistisk tenkning er understrekningen av at mennesket ikke er en fastlagt, men snarere bevegelig størrelse; et vesen i stadig utvikling, i utveksling og kommunikasjon både med sine omgivelser, som omfatter sine teknologiske frambringelser. Dette slutter *Maud og Aud* seg til i stor grad, og dette oppsummeres mer eller mindre i forvandlingsmotivet som denne oppgavens tittel henspiller på. Samtidig er det ingen entydig fremstilling av denne forvandlingen; gjennom bilulykken vektlegges også det at mennesker er dødelige, noe som er forankret i kroppens betydning for mennesket. Det at mennesker, i motsetning til maskiner, er dødelige vesener, innebærer en grense for forvandlingen. Gjennom de to viktigste romanfigurene, Aud og Jon Berre, fremstiller romanen en annen side ved menneskets forhold til sin egen forvandling, nemlig ønsket om *forståelse*. De to romanfigurenes tematiske betydning er betinget av deres overlevelse av bilulykken.

Som en del av menneskets ønske om forvandling – som også finnes hos Jon og Aud Berre, og som dessuten finnes i bilkjøringen, maskinprotesene og hjertetransplantasjonene – finnes også ønsket om å forstå de bevegelsene man befinner seg i, å forstå sammenhengen man inngår i. Dette ønsket om å forstå kretser, både i Jon og Auds tilfelle, omkring døden, og menneskets dødelighet. Romanens forvandling innebærer både død og nytt liv, men heller ikke det nye livet – overlevelsen til Jon og Aud – klarer å frigjøre seg fra dødens evne til å definere menneskelivet.

Posthumanismen tematiserer gjerne nye radikale forbindelser mellom mennesker og maskiner, og spørsmål om kunstig intelligens. I *Maud og Aud* er posthumanismen derimot forankret i en grunnleggende menneskelig sammenheng, der kroppen og døden spiller avgjørende roller. Mennesket omformer seg selv og sine omgivelser, gir seg selv nye evner og veier inn i fremtiden – men med denne forvandlingen kommer også døden nærmere. Når et av romanens viktigste omkved, *forståinga*, defineres som innsikten i at *alt er rørsle*, er dette paradoksalt da det samtidig understrekes at denne innsikten er forbeholdt de som dør. Og hvis dette *alt er rørsle*-mottoet forstås i en posthumanistisk kontekst, der «rørsla» representerer den omtalte bevegelige menneskenaturen, så er *Maud og Aud*s posthumanisme tvetydig: alt er bevegelse, likevel stanser bevegelsen.

Bibliografi

Primært tekst:

Bakke, Gunstein. 2011. *Maud og Aud. Ein roman om trafikk*. Oslo

Sekundærlitteratur: anmeldelser, intervju m.m.:

Bakke, Gunstein. 2012. «Førstegongsminnet». *Vagant* no. 1, s. 60–61

Gundersen, Trygde Riiser. 2011. «Midt i trafikken». *Dagbladet*, 7. november

Johnsen, Ørjan Greiff. 2011. «Midt i trafikken». *Adresseavisen*, 17. oktober

Lauritzen, Ellen Sofie. 2011. «Poetisk kjøretur». *Dagsavisen*, 12. oktober

Lindholm, Audun. 2011. «Når veien tolker landet». *Morgenbladet*, 16. september

Lindholm, Audun og Bår Stenvik. 2012. «Oljen Brenner – intervju med Gunstein Bakke». *Vagant* no. 1, s. 62–68

Prinos, Anne Merethe K. 2011. «Trafikale grunnproblemer». *Aftenposten*, 23. november

Røyset, Erlend. 2011. «Samferdsel». *Klassekampen*, 1. oktober

Sivertsen, Steinar. 2011. «Bil og bjørn, trafikk og erotikk». *Stavanger aftenblad*, 13. oktober

Surén, Odd W. 2011. «Mennesket maskert i maskinar». *Dag og tid*, 9. desember

Syvertsen, Emil Otto. 2011. «Filosofisk om livet og trafikkdøden». *Fædrelandsvennen*, 5. november

Williassen, Maria Lyngstad. 2011. «Viljen i materien». *Vagant* no. 4, s. 14–15

Annen litteratur:

«Adrenalin». 2005–2007. *Store Norske Leksikon*. <<http://snl.no/adrenalin>> Lest 24.05.2014

Badmington, Neil. 2006. «Posthumanism». *Routledge Companion to Critical Theory*. Red. Simon Malpas og Paul Wake. London, s. 240–241

Barthes, Roland. 2002. *Mytologier*. Overs. Einar Eggen [fra. orig. 1957]. Oslo

Carlsen, Jan og Hans-Magnus Ystgaard. 1970. *Trafikk-krigen*. Oslo

- Debord, Guy. 2006. «Situationist Theses on Traffic». Overs. Ken Knabb [fra. orig. 1959]. Situationist International Online. <<http://www.cddc.vt.edu/sionline/si/traffic.html>>. Nedlastet 4.3.2014
- Dennis, Kingsley og John Urry. 2009. *After the Car*. Cambridge
- Duffy, Enda. 2009. *The Speed Handbook. Velocity, Pleasure, Modernism*. Durham
- Fehr, Drude von der. 2009. «Thomas Bernhard's Infectious Style: A Pragmatic Use of Disease in Literature». *Communication: Understanding/Misunderstanding. Proceedings of the 9th Congress of the IASS/AIS – Helsinki-Imatra: 11–17 June, 2007*, s. 448–459
- Fowler, Alastair. 1999. «The Emblem as Literary Genre». *Deviceful settings. The English Renaissance emblem and its contexts*. Red. Michael Bath og Daniel Russell. New York, s. 1–31
- Freud, Sigmund. 2000. *Drømmetydning*. Overs. Trond Winje [tys. orig. 1900]. Oslo
- Freud, Sigmund. 2011. *Hinsides lystprinsippet*. Overs. Kari Uecker [tys. orig. 1921]. Oslo
- Første mosebok. Bibelen*. <bibelen.no>. [11.0514]
- Hayles, Katherine N. 1999. *How We Became Posthuman. Virtual Bodies in Cybernetics, Literature and Informatics*. Chicago
- Herbrechter, Stefan. 2013. *Posthumanism. A Critical Analysis*. London
- Jobs bok. Bibelen*. <bibelen.no>. [11.05.14]
- Larson, Jennifer. 2001. *Greek Nymphs. Myth, Cult, Lore*. Oxford
- Marinetti, Filippo Tommaso. 2007. «Futurismens grunnlag og manifest». Overs. Espen Grønlie [ita. orig. 1909]. *Manifest. Rett kopi dokumenterer fremtiden*. Red. Ellef Prestesæter og Karin Nygård. Oslo, s. 6–8
- Marx, Karl. 1995. *Kapitalen. Kritikk av den politiske økonomien. Første bok: Kapitalens produksjonsprosess*. Overs. Erling Kielland og Stein Rafoss [tys. orig. 1890]. Oslo
- Marx, Karl. 2000. «Det kommunistiske manifest». Overs. Tom Rønnow [tys. orig. 1848]. *Det kommunistiske manifest og andre ungdomsskrifter*. Red. Dag Østerberg. Oslo, s. 223–257
- Merleau-Ponty, Maurice. 1994. *Kroppens fenomenologi*. Overs. Bjørn Nake [fra. orig. 1945]. Oslo
- Morford, Mark P. O. og Robert J. Lenardon. 2009. *Classical Mythology*. Oxford
- «Natur». *Bokmålordboka*. <<http://nob-ordbok.uio.no/perl/ordbok.cgi>>. [lest 12.05.14]
- Nordby, Terje. 1999. *Forvandlinger. Et moderne møte med greske myter*. Oslo
- Ovid. 2005. *Metamorfoser*. Overs. Otto Steen Due. København

- Sharon, Tamar. 2014. *Human Nature in an Age of Biotechnology. The Case for Mediated Posthumanism*. Dordrecht
- Simonsuuri, Kirsti. 1999. *Gudar och människor. De grekiska myterna i vår tankevärld*. Stockholm
- Sloterdijk, Peter. 1995. «Rollender Uterus. Der Philosoph Peter Sloterdijk über Menschen und Autos». *Der Spiegel*, 20. februar
- Strøksnes, Morten. 2005. *Automobil. Gjennom Europas bakgård*. Oslo
- Thomsen, Mads Rosendahl. 2013. *The New Human in Literature. Posthuman Visions of Changes in Body, Mind and Society after 1900*. London
- Tortzen, Chr. Gorm. 2005. *Antikk mytologi*. Overs. Arne Torkelsen [da. orig. 2004]. Bjørnemyr
- «Trafikk». *Bokmålordboka*. < <http://nob-ordbok.uio.no/perl/ordbok.cgi>>. [lest 12.05.14]
- Vidal, Richarda. 2013. *Death and Desire in Car Crash Culture*. Oxford
- Wiener, Norbert. 1964. *Menneske og automat. Kybernetikken og Samfundet*. Overs. Elsa Gress Wright [eng. orig. 1950]. København
- Wolfe, Cary. 2010. *What is Posthumanism?* Minneapolis
- Wollen, Peter. 2002. «Cars in Culture». *Autopia. Cars and Culture*. Red. Peter Wollen og Joe Kerr. London, s. 21–25
- Østby, Per. 1995. *Flukten fra Detroit. Bilens integrasjon i det norske samfunnet*. Trondheim